

&Morgen

Op welke manier kan mobiliteitsmanagement worden toegepast bij gebiedsontwikkeling?

&Morgen

Mariaplaats 4b
3511 LH Utrecht

+31 (0)30 215 50 80
info @enmorgen.nl
www.enmorgen.nl

Afstudeerscriptie

**&Morgen
Hogeschool Utrecht**

Yorick van der Sar

Afstudeerscriptie van Yorick van der Sar

Op welke manier kan mobiliteitsmanagement worden toegepast bij gebiedsontwikkeling?

In Opdracht van:



Studentnummer

1601538

Cursuscode

TROP-V15AFO-14

Opleiding en onderwijsinstelling

Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie,
Hogeschool Utrecht

Begeleider Hogeschool Utrecht 1

D.P.L. (David) van der Steen, docent Instituut Gebouwde Omgeving

Begeleider Hogeschool Utrecht 2

ir. M. (Martin) Verwoest, Stedenbouwkundige

Begeleider &Morgen,

M. (Marjolein) van der Stok, consultant

Datum

dinsdag 30 mei 2017

Voorwoord

Geachte lezer,

Voor u ziet u de afstudeerscriptie van Yorick van der Sar.

Ik ben afstuderend student Ruimtelijke Ordening en Planologie aan de Hogeschool Utrecht. Deze opleiding heb ik met zeer veel interesse en plezier gevolgd. Het ging zeker met de nodige hoogte- en dieptepunten, maar ik ben blij en trots dat ik nu eindelijk op het punt van afstuderen ben gekomen.

Dit afstudeeronderzoek heb ik uitgevoerd bij het mobiliteitsadviesbureau &Morgen, aan het prachtige Utrechtse plekje met de naam Mariaplaats.

Graag wil ik mijn begeleider Marjolein van der stok en al mijn andere collega's bij &Morgen (en natuurlijk ook Syndesmo) bedanken voor de fijne tijd. Jullie hebben me zeer veel interessante zaken uit het werkveld kunnen vertellen, zoals inhoudelijke zaken over mobiliteit en de manier waarop een adviseur te werk gaat. Ik heb van jullie mogen leren hoe een professional werkt. En uiteraard heb ik geleerd van de overlegmomenten en ook de Mariaplaats Café avonden die naast leerzaam ook nog eens heel gezellig waren.

Daarnaast wil ik mijn familie en mijn vriendin bedanken, voor de enorme steun die ze mij hebben gegeven. Met name mijn vriendin, Silke ter Horst, heeft mij actief ondersteund. Wanneer ik moeite had met het vinden van structuur en discipline, wilde ze me een helpende hand bieden.

Ik heb deze afstudeerperiode ondervonden als een tijd waarin ik mezelf positief heb mogen ontwikkelen. Ik heb veel nieuwe dingen mogen ontdekken en daadwerkelijk in het werkveld gefunctioneerd.

Wat betreft het afstudeeronderzoek hoop ik dat u als lezer na het lezen van deze scriptie een beter beeld hebt van de mogelijkheden die mobiliteitsmanagement kan bieden bij gebiedsontwikkeling, zodat de ontwikkelingen van morgen een bijdrage leveren aan een duurzame samenleving waarin we ons op een bewuste manier kunnen verplaatsen.

Veel leesplezier,

Yorick van der Sar

Samenvatting

&Morgen is een mobiliteitsadviesbureau, dat hiervoor werkzaam is bij gemeenten en werkt aan mobiliteitsprojecten, voortkomend uit het overheidsprogramma Beter Benutten. De toekomst van dit programma is niet geheel zeker. &Morgen heeft daarom haar focus gelegd op een uitbreiding van haar werkzaamheden naar het domein gebiedsontwikkeling. De inhoud hiervan is intern nog onbekend en leidt tot de vraag om onderzoek te doen naar de inhoud van dit dienstenpakket.

De doelstelling van dit onderzoek is aan de ene kant om een advies te geven aan gemeenten, waarin duidelijk wordt hoe ze het vraagstuk kunnen aanpakken. Aan de andere kant moet dit onderzoek direct bijdragen aan het proces tot opstellen van een dienstenpakket van &Morgen op het domein van gebiedsontwikkeling. Dit heeft geleid tot de onderzoeksvraag:

Op welke manier kan mobiliteitsmanagement worden toegepast bij gebiedsontwikkeling?

De kern van dit afstudeeronderzoek bestaat uit casusonderzoek. De onderzoeksgroep bestond hier uit drie gemeenten. Per gemeente werd een gebied uitgebreid toegelicht. Het ging om de Merwedekanaalzone in Utrecht, Hanzeland in Zwolle en het Centrum van Hilversum. De onderzoeksgroep is onderzocht op de volgende vijf thema's, die zijn opgesteld naar aanleiding van verkennend literatuuronderzoek: Beleid en werkwijze gemeente, Omgevingswet, Beter Benutten en mobiliteitsmanagement, Aanpak gebiedsontwikkeling en Mogelijkheden tot koppeling mobiliteitsmanagement en gebiedsontwikkeling. Voor dit casusonderzoek zijn semigestructureerde interviews gehouden met experts in functie van de gemeenten. De resultaten van het onderzoek zullen input leveren aan een expertsessie, bestaande uit personen die betrokken waren bij dit onderzoek en eventueel andere experts. Deze sessie zal buiten de onderzoeksperiode worden gehouden.

De onderzochte gemeenten hebben beleid op mobiliteit en maken hierin de koppeling naar gebiedsontwikkeling. Afdelingen stemmen werk op elkaar af, maar beleid kan op gebiedsniveau meer integraal benaderd worden. De Omgevingsvisie die moet worden opgesteld in het kader van de Omgevingswet, biedt een kans om mobiliteit meer ruimte te geven in het beleid, om problemen in toekomstige gebiedsontwikkelingen te voorkomen.

De praktische uitwerking van het beleid zit in mobiliteitsprojecten, die vaak een schakel hebben met Beter Benutten. De inhoud hiervan is vaak het stimuleren de fiets en het efficiënter gebruik van voertuigen en parkeerplaatsen, door deelsystemen. Voor gebiedsontwikkeling wordt in het verbindende effect van dit soort maatregelen als belangrijk gezien.

Over de aanpak van gebiedsontwikkeling is duidelijk geworden dat dit niet in één antwoord te geven is. Elk gebied heeft zijn eigen context en vraagt daarom ook om andere oplossingen. De zoektocht voor gemeenten is hierin om praktische oplossingen voor een gebied, in één lijn te brengen met strategisch beleid. In dit onderzoek zijn mogelijkheden onderzocht om mobiliteitsmanagement toe te passen bij gebiedsontwikkeling. Hieruit bleek dat wettelijk verplichten niet door gemeenten gezien wordt als passende oplossing. Er is vraag naar snelle en flexibele oplossingen, waar informele samenwerkingen belangrijk zijn. Mobiliteitsmanagement moet meer vooraan in het proces worden toegepast. Dit betekent dat er op dit domein meer moet worden samengewerkt met ontwikkelaars en vastgoedeigenaren.

Als antwoord op de onderzoeksvraag kan worden gezegd dat de manier waarop mobiliteitsmanagement kan worden toegepast bij gebiedsontwikkeling, zeer gebiedsafankelijk is. &Morgen moet zich daarom gaan richten op het maken van maatwerk en sterk bepalen hoe ze dit vraagstuk aan wilt pakken. Het ontwikkelen van een dienstenpakket bij bedrijven die te maken hebben met gebiedsontwikkeling, zoals gebiedsontwikkelaars en ontwerpbureaus, biedt kansen voor &Morgen. Het praktische antwoord op dit onderzoek is gegeven in een aantal aanbevelingen:

Gemeenten: Zet nog sterker in op duurzame mobiliteit, Geef vrijheid aan de markt, Plan strategisch en leer van de praktijk, Laat afdelingen beter samenwerken

&Morgen : Ontwikkel een sterke interne visie, Zorg voor verbinding, Maak maatwerk mogelijk, Bied diensten aan bij ontwikkelaars.

Summary

&Morgen is a mobility consultancy that works for municipalities and is involved in mobility projects, emerging from the governmental program *Beter Benutten* (Optimizing Use). The future of this program is uncertain. This is the reason that &Morgen is focusing on expanding her work to the domain of area development. The content of this is internally unknown and leads to the demand for research of the content of this service package. The purpose of this research is, on one side, to give an advice to the municipalities, to make clear how they can tackle this question. On the other side, it should contribute to the process of developing a service package for &Morgen in the domain of area development. This has led to the following research question: **How can mobility management be applied to area development?**

The core of this research is a case study. The research group consists of three municipalities. For each one, an area is researched: the Merwedekanaalzone in Utrecht, Hanzeland in Zwolle and the City Centre of Hilversum. They are researched for five themes, based on desk research: Policy and Methods, Omgevingswet (Environment and Planning Act), Beter Benutten and Mobility Management, Approach of Area Development and Possibilities for linking mobility management and area development. Semi-structured interviews are conducted with experts working for municipalities. The results of this research will deliver input for an expert session with these persons and maybe other experts. This session will be held outside of the period of this research.

The researched municipalities all have policy on mobility and make a link to area development. Departments work together, but area development policy should have a more integral approach. The Omgevingsvisie (Environmental and Planning Vision) is drawn up under the Omgevingswet (Environmental and Planning Act). This leads to opportunities for a more prominent role of mobility in policy, to prevent problems in future area developments.

For area development, the effect of connecting is important. It has become clear that there is not one answer to give to the question of the approach of area development. Every area has its own context and asks for different solutions. The quest for municipalities is to provide practical solutions which are in line with the strategic policy. This research explored possibilities to implement mobility in area development. This showed that legal obligation is not the appropriate solution, according to the municipalities. There is a demand for fast and flexible solutions, in which informal cooperation is important. Mobility management should be applied in an early phase of the process of area development. So, for this domain, there should be more cooperation with developers and property owners.

In response to the research question, it can be said that the way in which mobility management can be applied in area development, is very area-dependent. Therefore, &Morgen should focus on creating custom solutions and make herself an internal vision on the subject and how to approach it. Developing a service package that involves developers, property owners and urban design agencies, leads to opportunities. The practical answer of this research is found in a number of recommendations:

Municipalities: focus more on sustainable mobility, Provide freedom to companies, Plan strategic and learn from practice, Improve cooperation of departments.

&Morgen: Create a firm internal vision, Provide connection, Make customization possible, Offer services to developers.

Inhoud



Voorwoord	3
Samenvatting	4
Summary	5
Inhoud	6
1. Inleiding	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Probleemstelling	9
1.3 Doelstelling	10
1.4 Relevantie	10
1.5 Onderzoeksvraag	10
1.5.1 Hoofdvraag	10
1.5.2 Deelvragen	11
1.6 Leeswijzer	11
2. Theoretisch en praktisch kader	12
2.1 Begripsdefiniëring	12
2.1.1 Mobiliteitsmanagement	12
2.1.2 Gebiedsontwikkeling	13
2.1 Beter Benutten	14
2.2.1 Werkwijze Beter Benutten	14
2.2.2 Toekomst beter Benutten	15
2.2 Trends in ruimtelijke ordening	16
2.2.1 Transit Oriented Development	17
2.3 Trends in gebiedsontwikkeling	17
2.3 Mobiliteitsladder	18
2.3.1 Stappen in de Mobiliteitsladder	18
2.3.2 Kritiek op de ladder	18
3. Onderzoeksmethodieken	19
3.1 Beginfase onderzoek	19
3.2 Kwalitatief onderzoek	19
3.2.1 Literatuuronderzoek	19
3.2.2 Casusonderzoek	19
3.2.3 Interviews	20
3.2.4 Expertsessie	20
3.3 Overzicht toepassing methoden	21

4.	Resultaten en analyse literatuuronderzoek	22
4.1	Omgevingswet	22
4.1.1	Inhoud omgevingswet	22
4.1.2	Verkeer, vervoer en Mobiliteit	23
4.2	Bedrijfsinvesteringszone (BIZ)	23
4.2.1	Procedure oprichten BIZ	23
4.2.3	Rol gemeente	25
4.2.5	Betekenis mobiliteitsmanagement	25
4.2.6	Voor- en nadelen van een BIZ	26
4.3	Travel Plan	26
4.3.1	Structuur Travel Plans	27
4.3.2	Typen Travel Plans	27
4.3.3	Voor- en nadelen	29
4.3.4	Mogelijkheden voor toepassing in Nederland	29
5.	Resultaten en analyse casusonderzoek	30
5.1	Utrecht – Merwedekanaalzone	30
5.1.1	Utrecht	30
5.1.2	Merwedekanaalzone	31
5.3.3	Resultaten onderzoek	31
5.3	Zwolle – Hanzeland	34
5.3.1	Zwolle	34
5.3.2	Hanzeland	34
5.3.3	Resultaten onderzoek	34
5.4	Hilversum – Centrum	37
5.4.1	Hilversum	37
5.4.2	Centrum	37
5.3.3	Resultaten onderzoek	38
5.5	Ontwikkelaar	40
	Resultaten interview	40
5.6	Resultatenanalyse casusonderzoek	41
	A Beleid	41
	B Omgevingsvisie	43
	C Beter Benutten en mobiliteitsmanagement	44
	D Aanpak gebiedsontwikkeling	45
	E Mogelijkheden koppeling mobiliteitsmanagement en gebiedsontwikkeling	46
6.	Conclusie	48
7.	Aanbevelingen	49
7.1	Aanbevelingen aan gemeenten	49
7.2	Aanbevelingen aan &Morgen	50
	Referenties	51
	Bijlage I Format interviews	55

A	Beleid en werkwijze gemeente	55
B	Omgevingswet	55
C	Beter Benutten & Mobiliteitsmanagement	55
D	Andere maatregelen	56
E	Vragen over gebied	56
Bijlage II	Interview Utrecht	57
Bijlage III	Interview Zwolle	62
Bijlage IV	Interview Hilversum	68
Bijlage V	Interview Ontwikkelaar	72

1. Inleiding

Reizen is iets natuurlijk. Een mens moet van de ene plek naar de andere plek kunnen komen.

De manier waarop we dat doen is in de loop van de geschiedenis veranderd. Er zijn meer mogelijkheden om ons vaker, sneller en langer te verplaatsen. Aan de ene kant is dit positief, maar het heeft ook voor nieuwe problemen gezorgd. Zeker in de buurt van grote steden, omdat deze de meeste aantrekkingskracht op mensen hebben, door hun hoge aantal voorzieningen, werkgelegenheid en andere aantrekkelijke factoren, waar de verkeersdruk stijgt. Zo schat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in haar Mobiliteitsbeeld van 2016 een stijging van 38 % aan congestie in 2021 (KiM, 2016). Dit is maar één van de verkeersproblemen die de laatste jaren zichtbaar zijn. Die problemen hebben hun doorwerking op andere vlakken, zoals milieu, leefbaarheid en ook op de economie.

Behalve deze trend in de mobiliteit is er een trend gaande op fysiek gebied. De laatste jaren begint Nederland de financiële crisis van Nederland steeds meer achter zich te laten en trekken de ontwikkelingen weer aan. Hierbij komt kijken dat het aantal inwoners groeit en er daardoor een vraag is naar nieuwe woningen. Met name steden krijgen te maken met een forse groei van inwoners. Dit betekent dat de stad zichzelf opnieuw moet ontwikkelen om kwaliteit te kunnen blijven bieden. Als reactie op deze groeiende vraag is merkbaar dat veel gemeenten aan het inbreiden zijn; het opnieuw ontwikkelen van gebieden binnen de stad, waarvan de oude functie niet meer voldoet aan de eisen die de stad stelt.

Binnen deze veelal binnenstedelijke ontwikkelingen liggen kansen om op een nieuwe manier aandacht te besteden aan de zoektocht om tot oplossingen te komen voor de problemen op het domein van mobiliteit. In deze zoektocht is er een belangrijke factor waar rekening mee moet worden gehouden. Onze samenleving is aan het veranderen. Dit is merkbaar aan de overheid, bedrijven en burgers. De verhoudingen tussen deze partijen is langzaam anders aan het worden dan wat de afgelopen decennia de gebruikelijke manier was. Mede door deze trend is de oplossing van eerder genoemde problemen een interessant vraagstuk waar overheid en bedrijven zich mee bezighouden. Dit onderzoek is er dan ook op gericht om bij te dragen aan de oplossing van dit vraagstuk.

1.1 Aanleiding

&Morgen is een mobiliteitsadviesbureau en is werkzaam voor 8 van de 12 regio's uit het overheidsprogramma Beter Benutten. Hier komen mobiliteitsprojecten uit voort die onder meer te maken hebben met het stimuleren van fietsgebruik. Ten tijde van de start van dit onderzoek was er sprake van dat Beter Benutten zou stoppen. Dit bleek uiteindelijk niet het geval en de projecten lopen door. Dit heeft &Morgen wel in doen zien dat zij haar kennis over mobiliteit op een bredere manier moet uitdragen dan alleen in dit soort projecten. Na een aantal mindere jaren neemt de gebiedsontwikkeling weer toe. Dit heeft bij &Morgen de ambitie gebracht om haar kennis meer toe te passen in dit domein.

1.2 Probleemstelling

De uitwerking die mobiliteitsprojecten hebben, is niet altijd hetzelfde. De veranderende rol van de overheid zorgt soms voor interne onduidelijkheden. Afdelingen pakken vraagstukken soms anders aan, waardoor een integrale aanpak mist. Dit zorgt ervoor dat mobiliteit niet altijd even goed tot zijn recht komt bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Nu er na de mindere jaren de gebiedsontwikkeling weer aantrekt, liggen er kansen voor &Morgen om zich meer bezig te houden met dit domein. Voor gemeenten, maar ook voor ontwikkelaars, eigenaren en andere actoren, zou het aantrekkelijk kunnen zijn om mobiliteitsmanagement een plaats te bieden in het gebiedsontwikkelingsproces.

Om intern duidelijk te krijgen wat de inhoud moet zijn van de diensten die &Morgen kan bieden in het voor haar nog nieuwe domein van gebiedsontwikkeling, is de vraag hoe mobiliteitsmanagement kan bijdragen aan gebiedsontwikkeling.

1.3 Doelstelling

Dit onderzoek is opgezet met het doel om een antwoord te kunnen vinden op het vraagstuk zoals is omschreven in de probleemstelling. Het is namelijk belangrijk dat er voor gemeenten helderheid is in de eigen werkwijze op het domein van mobiliteit. Op deze wijze kunnen zij bij gebiedsontwikkelingen concrete slagen maken bij het implementeren van mobiliteitsmanagement om ervoor te zorgen dat er op een verantwoorde manier wordt omgegaan met verkeer en mobiliteit. Zodat dit een positieve uitwerking heeft op de ontwikkeling en de mobiliteit van het betreffende gebied en zo een positieve invloed heeft op de mobiliteit op grotere schaal. Een doel is dan ook om een advies uit te brengen aan gemeenten dat hen duidelijk kan maken wat ze moeten doen om dit gedaan te krijgen.

De doelstelling van dit onderzoek is dat dit onderzoek bij kan dragen om de vraag die &Morgen heeft, te beantwoorden. Op deze manier kan het bijdragen aan het ontwikkelen van een dienstenpakket van &Morgen op het domein van gebiedsontwikkeling.

1.4 Relevantie

In de probleemstelling is al genoemd dat &Morgen belang heeft bij dit onderzoek, omdat ze een antwoord wil krijgen op de eerder besproken vraag. Dit kan gebruikt om verder te gaan met het ontwikkelen van een dienstenpakket in het domein gebiedsontwikkeling.

Voor gemeenten is dit onderzoek relevant, omdat dit een beeld geeft over de manier waarop ze dit vraagstuk aanpakken. Daarnaast zal het een aansporende werking moet hebben om mogelijk te maken dat mobiliteitsprojecten bijdragen aan de ontwikkeling van de gemeente. Wanneer de koppeling tussen mobiliteitsmanagement en gebiedsontwikkelingen duidelijker is, zal dit de uitwerking van de projecten sterk ten goede komen en zou dit kunnen leiden tot een sterk verbeterde mobiliteit in Nederland, die ook een positieve uitwerking heeft op de ruimtelijke kwaliteit.

1.5 Onderzoeksvraag

1.5.1 Hoofdvraag

In het onderzoeksproces is de probleemstelling geformuleerd aan de hand van het analyseren van de aanleiding. Deze probleemstelling heeft op zijn beurt weer geleid tot het formuleren van een onderzoeksvraag. Deze vraag is feitelijk de kern waar dit hele onderzoek op is gebouwd. Alles wat in dit onderzoeksrapport beschreven wordt is gedaan met de intentie om bij te dragen aan de beantwoording van de volgende onderzoeksvraag:

*Op welke manier kan
mobiliteitsmanagement worden toegepast
bij gebiedsontwikkeling?*

1.5.2 Deelvragen

Om ervoor te kunnen zorgen dat de onderzoeksvraag op een onderbouwde manier kan worden beantwoord, zijn ook een aantal deelvragen opgesteld. Het doel van deze vragen was niet om stuk voor stuk beantwoord te worden in dit onderzoeksrapport, maar om richtlijnen te geven aan het onderzoek om zo de uiteindelijke beantwoording van de onderzoeksvraag mogelijk te kunnen maken. In de conclusie worden de deelvragen dan ook niet gebruikt om de hoofdvraag mee te beantwoorden, maar de opgestelde thema's die in de onderzoeksopzet worden uitgelegd.

Hieronder staan de vragen met een korte toelichting over de vragen.

- *Wat is mobiliteitsmanagement?*
- *Welke ontwikkelingen zijn er in mobiliteitsmanagement?*

Deze vragen zijn erop gericht om helder te krijgen wat er wordt bedoeld met mobiliteitsmanagement en welke ontwikkelingen er de laatste jaren gaande zijn. Het antwoord op deze vragen vormt in feite het kader van het empirisch onderzoek en de gesprekken die zijn gevoerd.

- *Wat is gebiedsontwikkeling?*
- *Welke ontwikkelingen zijn er in gebiedsontwikkeling?*

Gebiedsontwikkeling is een relatief vaag begrip. Om een antwoord te kunnen formuleren op de hoofdvraag en er voor te zorgen dat dit onderzoek bijdraagt aan de vraag vanuit &Morgen om meer werkzaam te kunnen zijn op het vlak gebiedsontwikkeling is het van groot belang een eenduidige definitie van dit begrip te formuleren.

- *In welke mate passen gemeenten mobiliteitsmanagement toe bij gebiedsontwikkeling?*
- *Hoe past men mobiliteitsmanagement internationaal toe?*
- *Hoe reëel is het om mobiliteitsmanagement verplicht te stellen?*

Deze drie deelvragen hebben het doel om het daadwerkelijke onderzoek uit te kunnen voeren. De vraag over internationaal mobiliteitsmanagement is een vraag die met name is gesteld om te kijken wat de mogelijkheden zijn buiten de ons bekende maatregelen waar we in Nederland mee werken. De vragen die worden gesteld in de interviews zullen te maken hebben met deze vragen.

1.6 Leeswijzer

In dit hoofdstuk is een inleiding gegeven op het onderzoek. De aanleiding en probleemstelling zijn hier genoemd.

Hoofdstuk 2 vormt een kader waarin belangrijke theoretische en praktische informatie wordt uitgelegd, die essentieel zijn geweest om het onderzoek te kunnen uitvoeren. Zo wordt het Beter Benutten-programma beschreven, wat een belangrijk deel vormt.

De onderzoeksopzet staat uitgelegd in hoofdstuk 3. De gebruikte methoden van onderzoek, de hierbij behorende werkzaamheden en de indeling van de onderzoeksgroep worden hier beschreven.

In de resultaten in hoofdstuk 4 staat gevonden informatie genoemd die invloed heeft gehad op de interviews en het casusonderzoek in hoofdstuk 5. Dit hoofdstuk is namelijk gewijd aan het casusonderzoek, wat het belangrijkste onderdeel heeft gevormd van dit afstudeeronderzoek.

De resultaten van de onderzochte gemeenten en marktpartij worden hier gepresenteerd. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een analyse, waarin de resultaten onderling worden vergeleken, om zo tot conclusies te kunnen komen.

De conclusie vormt de afronding van het afstudeeronderzoek. De onderzoeksvraag wordt hier beantwoord aan de hand van de bevindingen die zijn gedaan uit de resultatenanalyse. De aanbevelingen die hierop volgen, zijn een praktische beantwoording op de hoofdvraag. Deze zijn op een directe en bondige wijze geformuleerd, zodat ze aansporend werken.

2. Theoretisch en praktisch kader

Dit afstudeeronderzoek moet een bijdrage kunnen leveren aan de vraagstukken die spelen in het werkveld. Om deze reden is het essentieel een kader te stellen voor de theoretische en praktische informatie, zodat de inhoud van dit onderzoek een relevant fundament heeft, die zijn doorwerking heeft in de gehele verdere uitwerking van het onderzoek. Relevante informatie en ontwikkelingen die een grote invloed uitoefenen op het praktijkveld waarin dit onderzoek zich bevindt, zijn daarom in dit hoofdstuk beschreven.

2.1 Begripsdefiniëring

De onderwerpen mobiliteitsmanagement en gebiedsontwikkeling vormen de basis van de onderzoeksvraag. Deze begrippen zijn echter op meerdere manieren op te vatten. Aan het begin van dit onderzoek is daarom aandacht besteed aan de definiëring van de begrippen.

2.1.1 Mobiliteitsmanagement

De onderdelen van het woord staan als volgt in het woordenboek (Van Dale) vermeld:

mo·bi·li·teit (de; v)

1 het zich verplaatsen; = beweeglijkheid, vlugheid: *sociale mobiliteit* mogelijkheid een andere maatschappelijke positie in te nemen.

ma·nage·ment (het; o)

1 het leiden van een bedrijf of instelling

2 degenen die belast zijn met management

Vanuit deze betekenis kan dus worden gesteld dat mobiliteitsmanagement neer komt op:

‘Leiding geven aan verplaatsingen’. Dit komt enigszins overeen met de manier waarop het bureau &Morgen naar mobiliteitsmanagement kijkt, alleen is in het geval van het bedrijf dit leiding geven wat verder gespecificeerd. &Morgen beschrijft de term mobiliteitsmanagement (&Morgen) op haar website als volgt:

“Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim werken en slim reizen en heeft veel actoren en belangen.”

Een uitgebreider, wetenschappelijke definitie van het begrip mobiliteit is te vinden in *Innovatie in mobiliteit en bereikbaarheid* (Golder, Hoefnagels, de Ridder, & Zeeman, 2007, p. 8):

“Geredeneerd vanuit mobiliteit wordt steeds minder gedacht in termen van elkaar beconcurrerende modaliteitssystemen en veel meer in hoeverre de verschillende modaliteiten kunnen worden gecombineerd en verrijkt – ‘modal merge’ – tot één mobiliteitsvoorziening. Het kernbegrip is ketenmobiliteit. Bepalend voor het succes van ketenmobiliteit is de integratie van de informatievoorziening over en de inzet van modaliteiten tot één product voor de reiziger. Dit perspectief houdt er rekening mee dat verschillende groepen reizigers specifieke mobiliteitsbehoeften hebben die in de tijd kunnen variëren. Op de mobiliteitsmarkt kunnen tal van diensten worden aangeboden om de ketenmobiliteit tot ontwikkeling te brengen en te bevorderen”

Wanneer bovenstaande begripsverklaringen onderling worden vergeleken, valt op te merken dat mobiliteitsmanagement kan worden gezien als alle handelingen die moeten worden verricht om sturing te geven aan het fenomeen mobiliteit. Hierbij is een verandering opgetreden van de algemene opvatting over mobiliteit. Voorheen ging het om mensen in staat te stellen zo veel mogelijk kilometers te maken. De laatste jaren is het echter meer een duurzame opvatting, waarbij uitstotende modaliteiten zo veel mogelijk worden vervangen voor niet- of minder uitstotende modaliteiten. Daarbij dient in contact te worden gegaan met verschillende betrokkenen, die allen hun eigen belang hebben.

2.1.2 Gebiedsontwikkeling

De onderdelen van het woord staan als volgt in het woordenboek Dale (Van Dale)vermeld:

ge·bied (*het; o; meervoud: gebieden*)

1 streek, land (waarover iem. heerst)

2 onderdeel van een groter geheel: *een deskundige op ...gebied*

ont·wik·ke·len (*ontwikkelde, heeft ontwikkeld*)

1 tot volle wasdom brengen

2 *zich ontwikkelen* (*a*) tot volle wasdom komen; (*b*) ontstaan

3 ontwerpen en maken: *een nieuw product ontwikkelen*

5 beschaving, kennis bijbrengen; = vormen

In de eenvoudige zin van het woord is de betekenis van gebiedsontwikkeling puur: , oftewel het bouwen van dingen op een bepaalde plek. Voor &Morgen is er intern nog geen vaste definitie voor dit begrip zoals dat voor mobiliteitsmanagement al wel het geval was. De reden hierachter is dat het gebrek aan interne definiëring juist een hele grote rol heeft gespeeld in de aanleiding tot het uitvoeren van dit gehele onderzoek. Een treffende definitie is gegeven door Friso de Zeeuw, Praktijkhoogleraar gebiedsontwikkeling aan de TU Delft :

“Gebiedsontwikkeling is een samenspel: een bundeling van ambities, belangen, partijen, disciplines en geldstromen voor de vernieuwing van een gebied. Dit vereist afstemming tussen veel partijen zoals overheden, marktpartijen, bewoners, omliggende bedrijven en maatschappelijke organisaties.”

(de Zeeuw, Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling)

Gebiedsontwikkeling is dus een samenspel van verschillende factoren voor de vernieuwing van een gebied. Deze vernieuwing kan breed worden opgevat. Het bebouwen van een eerder leeg weiland is vernieuwen, maar het grondig veranderen van een oud gebied in de binnenstad tot een wijk met een nieuwe functie is ook vernieuwing. Aan het begin van dit hoofdstuk is al benoemd dat een definiëring verschillend kan worden opgevat. Dit is voor gebiedsontwikkeling zeer sterk het geval.

In dit onderzoek zal daarom de brede, maar tegelijkertijd ook heldere uitleg van De Zeeuw worden aangehouden.

2.1 Beter Benutten

Het is essentieel om kennis te hebben over het overheidsprogramma Beter Benutten. Dit vormt een belangrijk onderdeel binnen mobiliteitsmanagement in Nederland. Verreweg de meeste projecten die uit stedelijke gebieden komen en met dit thema te maken hebben, komen voor uit of zijn verbonden met Beter Benutten.

In 2011 is vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het programma Beter Benutten gelanceerd. (Beter Benutten, 2013) Dit heeft als doel om voor de verkeerssystemen en de infrastructuur van Nederland een meer slimme, efficiënte en innovatieve werkwijze toe te passen om zo de knelpunten in het Nederlandse verkeerssysteem te ontlasten.

Beter Benutten is dan wel op Rijksniveau opgesteld en uitgedacht, maar de uitwerking vindt plaats in regio's.

Beter Benutten is gericht op twaalf van de sterkst verstedelijkte regio's van het land. De achterliggende reden achter deze focus is dat deze regio's behoren tot de meest verstedelijkte gebieden van het land zijn en daarmee samenhangend ook de meeste verkeersdruk veroorzaken, doordat veel mensen hier wonen, werken en gebruik maken van overige diensten van deze stedelijke regio's.

Door deze grootste veroorzakers van knellingen in het verkeerssysteem aan te pakken zal de uitwerking het meest effectief zijn en ook verder zijn uitwerking uitoefenen op de minder verstedelijkte gebieden van Nederland.



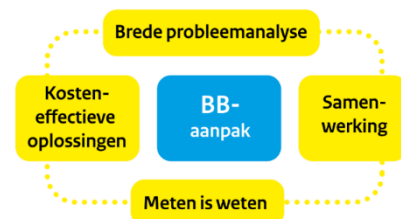
Figuur 1 Regio's van Beter Benutten (IenM/eigen bewerking)

2.2.1 Werkwijze Beter Benutten

De aanpak van het Beter Benutten-programma gaat volgens een vaste werkwijze, die in figuur 2 schematisch is uitgewerkt. De vier onderdelen spelen nauw op elkaar in bij het ontwikkelen van een proces waarbij de reiziger ten alle tijden centraal moet staan.

De samenwerking binnen Beter Benutten bestaat uit het Rijk, gemeenten verenigd in regio's en bedrijven. In dit laatste is een scheiding te maken tussen adviesbureaus zoals &morgen die hun diensten aanbieden en bedrijven die baat hebben bij oplossingen voor de problemen. Die samenwerking met bedrijven leidt tot een veelal gebiedsgerichte aanpak, waarbij verschillende gebieden in de regio worden uitgekozen die aandacht verdienen.

Het platform Beter Benutten maakt in het programma en in een informatieve video (Beter Benutten, 2014) over het programma worden een aantal belangrijke pijlers binnen het programma duidelijk, die onderling een duidelijke wisselwerking hebben. In vrijwel alle projecten die uit Beter Benutten voortvloeien komen deze projecten in een bepaalde mate terug.



Figuur 2 Schematische weergave Beter Benutten-aanpak (IenM, 2014)

Fiets

De fiets is het belangrijkste vervoersmiddel in het programma. Voor korte afstanden kan de fiets namelijk andere modaliteiten vervangen. Voor de 'first and last mile', de reizen tussen aankomst/bestemming en het openbaar vervoer, versterkt de fiets het effect van openbaar vervoer. Om de fiets te stimuleren worden maatregelen genomen, die met name betrekken hebben op het vergroten van het aantal (hoogwaardige) stallingen, gebruik van e-bikes om de reikwijdte te vergroten en fietssnelwegen aan te leggen.

&Morgen

Op welke manier kan mobiliteitsmanagement worden toegepast bij gebiedsontwikkeling?

Afstudeerscriptie van Yorick van der Sar

Gedragsverandering

Mensen vervallen makkelijk in een bepaald gewoontepatroon. Deze patronen zorgen voor structuur en logica en maken dat de mensheid een zo een ontwikkelde levensvorm is. Het nadeel van deze patronen is echter dat ze soms lastig te veranderen zijn. In het geval van vervoer is dit sterk het geval. Men is helaas sterk geneigd om te reizen op de manier zoals men gewend is, ook al weet men van het feit dat er betere alternatieven zijn. Om Beter Benutten effectief te maken is het daarom van belang er sterk in te zetten op een gedragsverandering.

Informatie

Een nuttige factor om mensen tot iets te krijgen is door ze goed te informeren. Daar komt bij kijken dat de toegang tot informatie door onze welvaart en technologisch ontwikkelingen enorm simpel is en het vrijwel vanzelfsprekend is dat met een smartphone heeft. Door het verbeteren van reisinformatie door planners, borden, apps en interactieve informatie op stations en haltes zal de reistijd van mensen verkorten, omdat ze beter weten waar ze heen moeten.

Deze toegang tot informatie heeft tot gevolg dat informatie kan worden gebruikt om verkeersstromen te leiden, te navigeren, te communiceren en om mensen aan te zetten tot gedragsverandering. Interactieve informatie op stations, online planners en apps en slimme bewegwijzering onderweg kunnen hierdoor bijdragen aan het verkorten en het vergemakkelijken van de reis die mensen maken.

Afspraken met bedrijven

Bedrijven kunnen een belangrijke troefkaart zijn. Zij kunnen namelijk afspraken maken met of campagnes starten voor de werknemers, om op deze manier de werknemers te stimuleren het reisgedrag aan te passen. Dit is een directe maatregel die relatief veel effect heeft, omdat werkgevers hun werknemers in bepaalde mate kunnen verplichten zich aan te passen. Om deze reden bestaat de werkwijze van Beter Benutten voor een belangrijk deel uit actief samenwerken met bedrijven en hen mee te laten denken.

Werkzaamheden van de overheid

De overheid kan zelf een belangrijke actieve rol spelen in het bereiken van de doelstellingen van Beter Benutten door het aanleggen of verbeteren van infrastructuur, waarbij de aanleg van extra fietspaden en oplossingen op het gebied van Openbaar Vervoer de meeste prioriteit binnen dit programma hebben. Daarnaast kan de overheid op lager niveau een actieve rol spelen in het stimuleren van de bewoners en bedrijven.

2.2.2 Toekomst beter Benutten

Het voorjaar van 2017 is het einde van het Beter Benutten programma in de vorm zoals ze de afgelopen jaren heeft gefunctioneerd. De opzetfase van het programma is over en het is daarom dat regio's meer zelf aan de slag moeten met de projecten die op de gemeentelijke agenda terecht zijn gekomen. Dit creëert een opgave voor de regio's en brengt daardoor ook vragen met zich mee. Dit brengt kansen voor bedrijven en adviesbureaus die verstand hebben van mobiliteitsmanagement. Deze kansen liggen er nu al, omdat veel projecten al lopen en er actief aan wordt gewerkt.

In februari 2017 is een congres gehouden over het vervolg van Beter Benutten. Uit deze gesprekken en bijeenkomsten is gebleken dat het programma een verder vervolg zal krijgen.

Er is een nieuwe fase ingegaan, waarbij het doel niet meer is om projecten op te zetten, maar ervoor te zorgen dat de geagendeerde projecten ook zullen worden uitgevoerd zoals men in de agenda heeft bedoeld.

In dit vervolg ligt de focus op een verbreding van het thema van Beter Benutten. Bij de start in 2011 was de focus bijna puur bereikbaarheid, maar dit is de laatste jaren veel breder geworden. Beter Benutten gaat u nog meer over vitaal houden van gebieden, sociale en ecologische duurzaamheid, economische aantrekkingskracht van gebieden. De netwerken die er nu al zijn gevormd moeten worden behouden en nog sterker gemaakt worden.

Het Rijk blijft actief bezig met Beter Benutten, aldus Minister van Infrastructuur en Milieu (Schultz van Haegen, 2017, p. 2) in een document over de toekomst van Beter Benutten.

De ambitie van het ministerie is om zich de komende jaren te kijken naar nieuwe mogelijkheden voor Beter Benutten. Hier valt te denken aan het aanpassen van de wet, zodat maatregelen kunnen worden betaald vanuit het Infrafonds en het koppelen van Beter Benutten aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), om op deze manier te investeren in een lange termijn aanpak. Daarnaast blijft het Rijk inzetten op het belang van maatregelen op de korte termijn, zodat Beter Benutten ook daadwerkelijk leidt tot veranderingen.

2.2 Trends in ruimtelijke ordening

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het CROW-KpVV hebben in december 2016 het rapport **Meer bereiken met een brede blik op mobiliteit** uitgebracht. Hierin worden belangrijke trends binnen de ruimtelijke ordening en de mobiliteit gesignaleerd (CROW-KpVV / IenM, pp. 10-15). Het is van belang om deze trends uit te lichten, omdat deze trends een grote invloed uitoefenen op de manier waarop mensen vraagstukken in het domein van ruimtelijke ordening en mobiliteit benaderen en daarmee op de toekomstige ontwikkelingen.

Verstedelijking

Steden zijn een belangrijk onderdeel van de maatschappij. Dit zijn ze altijd al geweest, omdat ze zorgden voor veiligheid, zekerheid en economische groei, maar de laatste jaren groeien ze steeds sneller. Wereldwijd woont momenteel al meer dan de helft van de mensen op aarde in verstedelijkt gebied. De stad wordt steeds meer het middelpunt van ontwikkelingen. Waar de trend rond driekwart van de 20e eeuw was dat men buiten de drukte van de stad wilde wonen, is dat tegenwoordig volledig anders. De trek naar de stad onder jongeren is groot en ook mensen met gezinnen blijven vaker in de stad wonen. Deze sterke mate van verstedelijking zorgt voor ruimtelijke en verkeerskundige vraagstukken. Al deze mensen moeten zich verplaatsen en doen dit vaak rond dezelfde tijden. Dit zorgt voor congestie in de binnensteden, die niet gebouwd zijn op zoveel verkeer.

Verduurzaming

Sinds de opkomst van gemotoriseerde vervoersmiddelen als de auto en het vliegtuig is het verbruik van fossiele brandstoffen enorm gestegen. Daarbij opgeteld is met het groeien van de wereldeconomie en de globalisering ook de productie van goederen gestegen. Dit heeft gezorgd voor een enorme toename aan uitstoot. De samenleving is door deze (dreigende) milieuproblemen in gaan zien dat onze leefwijze moet veranderen. Steeds meer wordt daarom ingezet op hergebruik van materialen en grondstoffen en op zo min mogelijk uitstoot van schadelijke stoffen. Daar komt bij kijken dat technologische ontwikkelingen het mogelijk maken om gemotoriseerd verkeer minder uit te laten stoten.

Veranderende rol overheid

De vorm van bestuur verandert de afgelopen jaren flink. Een belangrijke oorzaak is te vinden in het volgende: Er is een toename van het aantal opgeleiden en van de toegankelijkheid van informatie. Dit leidt ertoe dat burgers en bedrijven ook vaker geïnformeerd zijn over plannen en de manier van bestuur van de overheid. Door deze trend is het voor de overheid niet zomaar meer mogelijk om beleid op te leggen aan de burgers, maar zal ze meer moeten zoeken naar een samenwerking en meer moeten omgaan met initiatieven vanuit burgers en de overheid zal zichzelf daardoor meer aanpassen van een opleggend tot een faciliterend orgaan, waarin er bij ontwikkelingen meer ruimte is voor de burgers en de markt.

Kennis

Het internet heeft gezorgd voor een enorme toename aan de verkrijgbaarheid van kennis en informatie. Het aantal hoger opgeleiden stijgt al jaren. Die toename aan kennis zorgt voor verregaande ontwikkelingen op sociaal en economisch gebied. De manier van samenleven verandert doordat men dichterbij informatie zit. Die kenniseconomie heeft ook de verdeling van de arbeidssectoren beïnvloed. Waar vroeger landbouw en industrie belangrijke sectoren waren, is tegenwoordig het overgrote deel van de mensen werkzaam in de diensten. Ook vindt er zeer veel kennisuitwisseling plaats. Dit gebeurt via het internet en dus via niet-zichtbare netwerken, maar ook via fysieke contacten, die plaats vinden in de steden.

Slimme mobiliteit

Een trend die voor dit onderzoek van belang is, is de ontwikkeling in vormen van mobiliteit. De vele verkeersproblemen hebben geleid tot het zoeken naar oplossingen. De technologische ontwikkelingen en het steeds verder ontwikkelen van de mondiale informatienetwerken leiden tot het ontwikkelen van slimme mobiliteitsvormen, waarbij het bekender is in het Engels als Smart Mobility. Deze ontwikkelingen gaan de laatste jaren snel en zullen mobiliteitsmanagement enorm gaan beïnvloeden in de toekomst (Straatman, 2016). Deze verandering in mobiliteit kan verregaande gevolgen hebben op de ruimtelijke uitwerking die vervoersmiddelen hebben op de omgeving.

2.2.1 Transit Oriented Development

In de VS bestaat er een fenomeen dat hier veel wordt toegepast, onder de noemer *Transit Oriented Development (TOD)*, oftewel 'Openbaarvervoersgerichte Ontwikkeling'. Dit fenomeen is sterk gericht op het ontwikkelen van een gebied vanuit Openbaar Vervoer en het creëren van aantrekkelijke plekken, *Placemaking*, zodat mensen zich verbonden voelen met een gebied (TOD Institute, 2011). De auto wordt hier volledig naar de achtergrond geschoven, wat opmerkelijk is voor de Verenigde Staten, gezien het verleden met de auto.

Vanwege de belangrijke positie die het openbaar vervoer inneemt binnen TOD is investeren in grootschalige ov-projecten een van de kernonderdelen. Dit investeren is vanuit de visie dat een goed ov-systeem de basis is van een kwalitatief hoogstaande openbare ruimte en daarmee ook de maatschappij en daarmee de levens van mensen positief beïnvloed.

2.3 Trends in gebiedsontwikkeling

Er zijn een aantal belangrijke ontwikkelingen waar rekening mee moet worden gehouden wanneer er wordt gekeken naar gebiedsontwikkeling. In de handreiking ***Gebiedsontwikkeling in een andere realiteit: wat nu te doen?***, een publicatie van de praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling TU Delft, zijn een aantal belangrijke zaken omschreven. Deze trends zorgen ervoor dat gebiedsontwikkeling aan het veranderen is in Nederland (de Zeeuw, Franzen, & van Rheenen, *Gebiedsontwikkeling in een andere realiteit: Wat nu te doen?*, 2011).

Leegstand en daling vraag

De afgelopen jaren is de leegstand van kantoorpanden enorm gestegen. Dit is grotendeels te wijten aan het feit dat er in de 20 jaar voor 2008 zeer makkelijk werd gebouwd en dat dit hierbij soms de daadwerkelijke vraag werd genegeerd. Hier komt ook bij dat de behoefte aan bedrijfsruimte minder is geworden onder invloed van de technologie en daarmee een gedragsverandering bij mensen. Men werkt vaker thuis of in een horecagelegenheid. Voor winkels geldt dat aankopen vaker online worden gedaan, wat de vraag naar fysieke winkelruimte heeft doen afnemen.

Financiering en ontwikkeling minder makkelijk

De financiering van projecten is de afgelopen jaren steeds lastiger geworden. Waar banken voor de economische crisis in 2008 nog gemakkelijk waren in het financieren, is het ook voor investeringsmaatschappijen tegenwoordig veel lastiger geworden om te investeren in grootschalige bouwprojecten. Dit heeft tot gevolg dat ontwikkelingen steeds meer gefaseerd plaatsvinden en dat er meerdere verschillende ontwikkelaars betrokken zijn bij één gebied.

Nieuwe manier van projectontwikkeling en -ontwerp

De mindere vanzelsprekendheid en zekerheid in de wereld van gebiedsontwikkeling heeft geleid tot een hogere vorm van flexibiliteit. Niet alleen bij de ontwikkelende partijen, maar ook bij de overheid. Waar vroeger van bovenaf een compleet uitgedacht plan werd opgelegd en ook werd uitgevoerd, is dit tegenwoordig eigenlijk vrijwel niet meer mogelijk. Er moet veel meer worden gezocht in samenwerking en een niet vastliggend eindbeeld, omdat er minder zekerheid is.

Samenwerken van bedrijven en ondernemers

Een trend die zich steeds meer voordoet is het ontstaan van Bedrijfsinvesteringszones. Dit is een manier van samenwerken binnen een bepaald gebied van alle eigenaars en/of gebruikers van alle functies behalve wonen, waarbij iedereen een bepaalde belasting moet betalen. Vanuit dit geld kunnen ontwikkelingen binnen het gebied plaatsvinden (Menger, 2009).

Naast deze formele vorm van samenwerking zijn er echter nog veel meer soorten samenwerkingen, zoals fondsen en overlegcollectieven, die allen als doel hebben om meer de samenwerking te zoeken vanuit de markt en niet zozeer af te wachten tot de gemeente ergens mee komt.

2.3 Mobiliteitsladder

Een instrument dat een verregaande invloed heeft gehad op de Ruimtelijke Ordening van Nederland is de mobiliteitsladder. Het is echter beter bekend onder de naam Ladder/Zevensprong van Verdaas. Deze methode is namelijk ontwikkeld door Co Verdaas, die later in 2012 Staatssecretaris Economische Zaken zou worden. Door een uitspraak van de Tweede Kamer (Eurlings & Huizinga-Heringa, 2010) zijn overheden verplicht om deze methode toe te passen bij alle infrastructurele projecten.

In het sterk verstedelijkte en drukbevolkte Nederland is de ruimte om problemen in het verkeerssysteem op te lossen beperkt. De Ladder is dan ook ontwikkeld om te voorkomen dat er zonder het eerst toepassen van weloverwogen maatregelen wordt begonnen aan het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Dit is dan ook de reden dat aanleg van nieuwe infrastructuur geheel onderaan de ladder staat. In de ladder is dit een laatste redmiddel wanneer er geen andere oplossingen mogelijk zijn.

2.3.1 Stappen in de Mobiliteitsladder

De ladder loopt volgens een patroon van bepaalde stappen (Verdaas, 2011). Dit verklaart dan ook de naam ladder, omdat elke 'sport' van de ladder moet worden doorlopen. Hieronder zal per stap een nadere toelichting worden gegeven.

1. Ruimtelijke Ordening: stem ruimte en mobiliteit op elkaar af

Het is van belang om in de planvorming al rekening te houden met mobiliteit. In deze eerste stappen kan al worden gestuurd door het aangeven van wensen die mobiliteit kunnen bundelen of beperken.

2. Prijsbeleid: Anders betalen voor mobiliteit

Ten tijde van het ontwikkelen van de ladder was beprijzen een belangrijk onderdeel voor de overheid. Er is ingezet op het invoeren van een kilometerheffing, die de gebruiker per kilometer zou laten betalen. Naast dit plan omvat het echter veel meer, zoals betaald parkeren.

3. Mobiliteitsmanagement

In de mobiliteitsladder is de term mobiliteitsmanagement vooral opgevat als het verminderen van het aantal autogebruikers door een gedragsverandering teweeg te brengen. Niet alleen bij de automobilist zelf, maar ook bij werkgevers. Hier wordt dan ook sterk ingezet op sociale media en op netwerken van mensen.

4. Openbaar Vervoer en 'first-and-last-mile'-vervoer optimaliseren

Het optimaliseren van de huidige ov-netwerken en het uitbreiden hiervan is een nuttige stap om te voorkomen dat er nieuw asfalt moet komen. Deze stap hangt echter nauw samen met stap 3, omdat men moet worden verleid om de auto te vervangen voor het OV.

5. Beter Benutten bestaande infrastructuur

In deze stap wordt gekeken hoe het mogelijk is om de huidige infrastructuur op een andere manier te gaan gebruiken. Hierbij worden er dus geen fysieke wijzigingen toegepast, maar wordt het gebruik veranderd. Er wordt gezorgd dat wegen efficiënter zijn.

6. Aanpassen bestaande infrastructuur

Wanneer alleen het gebruik aanpassen niet genoeg is, kan worden gekeken hoe de infrastructuur kan worden aangepast, door bijvoorbeeld het aanleggen van nieuwe inritten of het optimaliseren van een rotonde om de doorstroming te verbeteren.

7. Aanleggen nieuwe infrastructuur

Deze laatste stap gaat daadwerkelijk over tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Dit komt neer op het daadwerkelijk aanleggen van nieuwe wegen en is dus een maatregel die zeer ingrijpende gevolgen heeft op onder andere de ruimtelijke ordening en ook procedureel en financieel veel problemen zal veroorzaken. Het effect van nieuwe infrastructuur is echter wel groot.

2.3.2 Kritiek op de ladder

De methodiek is onder vuur komen te liggen. Er is gebleken dat de Nederlandse wegen ernstig te kort komen qua capaciteit en dat de problemen die in Nederland spelen op verkeersgebied niet zomaar op te lossen zijn door deze ladder toe te passen. Met name de eerste stappen worden gezien als onmogelijk om alleen hier mee de problemen op te lossen, maar moeten meer gezien worden als begeleidend bij het toepassen van de andere stappen en met name bij het uitbreiden van het infrastructurele netwerk van Nederland.

3. Onderzoeksmethodieken

3.1 Beginfase onderzoek

Vanaf het begin van deze scriptie is direct gebrainstormd. Dit om helderheid te verkrijgen in de kern van het probleem. Dit bestond met name uit verkennend (literatuur-)onderzoek. Er zijn verschillende bronnen doorgelezen die de aanleiding en daarmee het probleem verduidelijken en die in een later stadium relevant kunnen zijn om een antwoord te vormen op de onderzoeksvraag. Door verkennende gesprekken te voeren met medewerkers en met ambtenaren werd belangrijke (achtergrond-)informatie duidelijk. In de eerste weken van de onderzoeksperiode is een Plan van Aanpak geschreven volgens de methode uit het boek **Projectmatig Creeëren 2.0** (Bos & Harting, 2006), om structuur te kunnen bieden aan dit onderzoek.

3.2 Kwalitatief onderzoek

De wijze waarop het onderzoek uit deze scriptie is uitgevoerd, is kwalitatief en empirisch van aard (Baarda, de Goede, & Teunissen, 2009). De reden hierachter is dat de vraagstelling uit dit onderzoek zich niet met kwantitatieve data laat beantwoorden. Daarentegen is de vraag met name gericht op het in beeld brengen van mogelijkheden en problemen om daarop verder te gaan door het bedenken van oplossingen en daarmee in feite handvatten te geven voor verdere aanpak.

3.2.1 Literatuuronderzoek

De overheid maakt beleid op het domein van mobiliteit en daarnaast zijn er nog andere belangrijke ontwikkelingen. Het is daarom van uiterst belang om een helder beeld te krijgen van het verleden en de reeds uitgevoerde maatregelen en deze beleidsstukken te analyseren. Daarnaast heeft het doen van literatuuronderzoek bijgedragen aan de levering van input voor in het casusonderzoek.

3.2.2 Casusonderzoek

Het empirische karakter van het vraagstuk uit dit afstudeeronderzoek vraagt om een type onderzoek waarin de praktijk duidelijk wordt. Om deze reden is er gekozen voor een casusonderzoek. Hierin is een drietal gemeenten vergeleken met het doel om patronen te kunnen ontdekken in de gevonden informatie. De achterliggende reden is om het onderzoeksgebied in te kaderen en daarmee de resultaten overzichtelijk en vergelijkbaar te kunnen houden. Voor elk van deze gemeenten wordt een gebied uitgekozen waar ontwikkelingen gaande zijn of nog gaan plaatsvinden, waarna dit gebied uitgebreid wordt onderzocht. In de interviews is dan ook specifiek op dit gebied ingegaan. Het casusonderzoek bestaat voor een groot deel uit de informatie die voortkomt uit de gesprekken en interviews die worden gehouden. Daarnaast vindt er een uitgebreid onderzoek plaats in beleids- en overige documenten van de gemeente en betrokken actoren.

Onderzoeksgroep

Het kiezen van de onderzoeksgroep is een weloverwogen keuze. Alle gemeenten vallen namelijk direct onder het programma Beter Benutten, waardoor in alle gemeenten mobiliteitsmanagement wordt gevoerd. Er is gekozen voor één gemeente uit de top vier van grote steden, met meer dan 300.000 inwoners, , één gemeente in de categorie 150.000 - 100.000 inwoners en één kleinere gemeente van onder de 100.000 inwoners. Het voordeel van het selecteren van verschillende gemeenten afhankelijk van de grootte is dat op deze manier een beeld kan worden verkregen van manier waarop het vraagstuk uit dit onderzoek wordt aangemaakt naarmate een gemeente groter of kleiner is.

Gemeente	Gebied	Beter Benutten Regio	Aantal inwoners per 01-01-'17 (CBS Statline)
Utrecht	Merwedekanaalzone	Midden-Nederland	343 038
Zwolle	Hanzeland	Zwolle-Kampen	125 548
Hilversum	Centrum	(Metropoolregio) Amsterdam	88 888

Thematische indeling

Het casusonderzoek is ingedeeld volgens een vijftal thema's. Deze thema's zijn in feite een vertaling van de deelvragen. Ze maken een logische indeling en verwerking van de resultaten mogelijk en maakt dat de resultaten onderling vergelijkbaar zijn. De thema's zijn voortgekomen uit het gevoerde onderzoek. De thema's zijn geletterd in plaats van genummerd, om de herkenbaarheid te verhogen. De thema's zijn als volgt:

- A** **BELEID EN WERKWIJZE GEMEENTE**
- B** **OMGEVINGSWET**
- C** **BETER BENUTTEN & MOBILITEITSMANAGEMENT**
- D** **AANPAK GEBIEDSONTWIKKELING**
- E** **MOGELIJKHEDEN KOPPELING MOBILITEITSMANAGEMENT EN GEBIEDSONTWIKKELING**

3.2.3 Interviews

In hoofdstuk 1 is al naar voren gekomen dat het van belang is te weten te komen wat de stand van zaken is bij gemeenten op het vlak van mobiliteitsmanagement en gebiedsontwikkeling. Dit is informatie die over het algemeen niet zomaar verkrijgbaar is, maar meer in de werkwijze van een gemeente zit. Om toch achter deze informatie te kunnen komen zullen interviews worden uitgevoerd onder betrokken ambtenaren en wellicht ook bestuurders op het domein van verkeer en bedrijventerreinen.

Voor het afnemen van deze interviews is het van belang om een gestandaardiseerde opzet te maken, waarin een aantal kernvragen voorkomen. Dit is van belang, omdat de resultaten wel onderling vergelijkbaar moeten zijn en moeten leiden tot een algemeen beeld.

Om de interviews af te kunnen nemen is er een gestandaardiseerde opzet gemaakt. In Bijlage I valt deze opzet te lezen. De in de voorgaande paragraaf besproken thema's zijn in de interviews toegepast om vragen op te stellen. Het achterliggende doel was om onderlinge vergelijking tussen de resultaten mogelijk te maken en ervoor te zorgen dat deze resultaten een algemeen beeld kunnen vormen. Het doel is namelijk om naar aanleiding van het analyseren van de resultaten uit de interviews een antwoord te kunnen formuleren op de vraag waarop dit onderzoek is gestoeld. Er moest echter ook openheid blijven om andere zaken te kunnen bespreken. Om deze reden hebben de interviews plaatsgevonden volgens een semigestructureerde opzet (Baarda, de Goede, & Teunissen, 2009, p. 235). Deze opzet is te vinden in bijlage I.

3.2.4 Expertessie

Wanneer de interviews zijn afgenomen zullen de resultaten worden geanalyseerd. Hieruit komt een bepaalde overeenkomst, of juist een gebrek hieraan, naar voren. Aan de hand van deze gevonden informatie is het interessant en nuttig om ver in te gaan op deze resultaten en ze te bespreken met verschillende experts en hier samen over na te denken. Er zullen daarom meerdere betrokken partijen worden uitgenodigd voor een expertessie. Deze groep bestaat uiteraard uit geïnterviewden en experts vanuit &Morgen, maar wellicht haken er in een verder stadium nog andere partijen aan die ook belang hebben bij deze sessie. In deze sessie is het voor het onderzoek van belang dat dit een belangrijke stap zet in het beantwoorden van de hoofdvraag en daarom zullen dan ook de vragen die in deze sessie gesteld worden de hoofd- en deelvragen zijn of daar mee samen te hangen. Deze expertessie zal worden gehouden buiten het tijds kader van het schrijven van dit onderzoeksrapport. De reden hierachter is dat het gedurende het proces van dit afstudeeronderzoek niet mogelijk is gebleken om de benodigde input voor een dergelijke sessie te kunnen verzamelen binnen het tijdsbestek van dit afstudeeronderzoek.

3.3 Overzicht toepassing methoden

Om overzicht te krijgen in de toepassing van de onderzoeksmethoden, staat hieronder voor de deelvragen aangegeven welke methode op die vraag van toepassing is.

Deelvraag	Gebruikte onderzoeksmethode
Wat is mobiliteitsmanagement? / Welke ontwikkelingen zijn er in mobiliteitsmanagement?	▪ Literatuuronderzoek ▪ Casusonderzoek
Wat is gebiedsontwikkeling? / Welke ontwikkelingen zijn er in mobiliteitsmanagement?	▪ Literatuuronderzoek ▪ Casusonderzoek
In welke mate passen gemeenten mobiliteitsmanagement toe bij gebiedsontwikkeling?	▪ Literatuuronderzoek ▪ Interviews ▪ Casusonderzoek ▪ Expert sessie
Hoe past men mobiliteitsmanagement internationaal toe?	▪ Literatuuronderzoek ▪ Expert sessie
Hoe reëel is het om mobiliteitsmanagement verplicht te stellen?	▪ Literatuuronderzoek ▪ Interviews ▪ Expert sessie

4. Resultaten en analyse literatuuronderzoek

Aan het begin van het onderzoeksproces zijn gesprekken gevoerd met mobiliteitsdeskundigen van &Morgen en met ambtenaren en andere betrokkenen uit de praktijk. Hieruit zijn meerdere onderwerpen naar voren gekomen. Een aantal hiervan was relevant voor dit onderzoek, omdat deze een eventuele oplossing zouden kunnen bieden op de in paragraaf 1.5 genoemde onderzoeksvraag.

Om de betekenis van deze eventuele oplossingen te kunnen beoordelen, is er literatuuronderzoek gedaan. De resultaten die uit dit literatuuronderzoek zijn voortgekomen staan hieronder kort beschreven. Hierbij is gekeken wat dit betekent voor gemeenten en of dit een rol kan spelen voor mobiliteitsmanagement. De uitkomsten van dit literatuuronderzoek zijn dan ook in de gevoerde interviews met ambtenaren meegenomen. De volledige resultaten zijn te vinden in de bijlagen.

4.1 Omgevingswet

In 2019 treedt de Omgevingswet in werking (Rijksoverheid). Momenteel zijn er enorm veel wetten, regels en bestuurlijke procedures die te maken hebben met de leefomgeving. De Omgevingswet is er om hier een eind aan te maken en al deze zaken te bundelen tot een vele malen overzichtelijker systeem. Op deze manier is er veel meer gebruiksgemak, wat het starten van ruimtelijke projecten stimuleert.

De wet zal daarom 26 wetten samenvoegen tot één enkele wet en daarmee zo'n 5000 wetsartikelen verkleinen tot rond de 350 stuks. De 120 Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) worden maar 4 AMvB's. Voor 120 Ministeriële Regelingen komen er 10 in de plaats. (De Audit, 2015).

Het proces van de Omgevingswet heeft 4 doelen:

- *Inzichtelijkheid*
- *Samenhangende benadering*
- *Versnellen en verbeteren*
- *Bestuurlijke afwegingsruimte*

De wet is er dus op gericht om het gebruiksgemak te vergroten (RVO) en zo alle bestuurlijke procedures die betrekking hebben op de leefomgeving efficiënter te maken. Die leefomgeving wordt benaderd vanuit de thema's natuur, ruimtelijke ordening, infrastructuur, milieu, bouw, cultuurhistorie, water. In het complete proces van de ontwikkeling van de Omgevingswet en alles wat daarmee samenhangt, wordt niet zozeer meer gesproken over ruimtelijke ordening, zoals eerder altijd de gebruikelijke term was, maar meer over de leefomgeving, omdat dit veel meer omvat en meer aangeeft wat het doel is.

4.1.1 Inhoud omgevingswet

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu noemt in een factsheet over de omgevingswet (Rijksoverheid, 2014) een zestal instrumenten die de kern vormen van de omgevingswet:

Omgevingsvisie

Een samenhangend, strategisch plan voor de leefomgeving. Het Rijk en de provincies zijn verplicht elk één visie opstellen, maar voor de gemeente is het optioneel om dit te doen.

Programma

Een programma bevat concrete maatregelen om bepaalde omgevingsdoelen te behalen die betrekking hebben tot bescherming en beheer, gebruik en ontwikkeling van de leefomgeving.

Decentrale regelgeving

De decentrale overheden zijn verplicht om al hun regels te bundelen in één regeling voor het gebied. Voor de gemeente is dit het omgevingsplan, de waterschappen de waterschapsverordening en voor de provincies de omgevingsverordening.

Algemene rijksregels voor activiteiten

Voor sommige thema's is het vereist om uniforme, nationaal geldende regels te hebben, die kaders brengen. Daarom stelt het Rijk algemene regels op. De keerzijde hiervan is dat deze de flexibiliteit en toepasbaarheid negatief kunnen beïnvloeden. Om deze reden staan er instrumenten in de omgevingswet die dit actief tegengaan.

Omgevingsvergunning

Bij een initiatief wordt vooraf getoetst of het mogelijk is. Deze procedure wordt zo simpel en efficiënt mogelijk gehouden, met in veel gevallen alleen algemene regels.

Projectbesluit

Dit is een uniforme procedure voor complexe projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van provincie en Rijk, om procedures te vergemakkelijken. Wanneer een project in strijd is met de inhoud van een Omgevingsvisie, kan door middel van een projectbesluit worden afgeweken van de aanvraag voor een omgevingsvergunning.

4.1.2 Verkeer, vervoer en Mobiliteit

Naast eerdergenoemde thema's, waar de focus op ligt is men ook druk bezig met het nadenken over inpassing van thema's als Verkeer, Vervoer en Mobiliteit (CROW-KpVV, 2016). In de omgevingswet wordt namelijk nog niet expliciet gesproken over deze thema's, maar de overheid, kennisinstituten experts die in deze domeinen zitten, is men uitvoerig aan de slag gegaan om te kijken wat de mogelijkheden zijn. Dit wordt gedaan door onderzoek, uitvoerig overleg en zo samen te zoeken naar de inhoud.

Om deze reden heeft het CROW-KpVV eind maart een seminar gehouden in Utrecht, waarbij ook via het internet kon worden deelgenomen. Het doel hierachter was om de stand van zaken voor deze thema's te belichten en samen na te denken over de inhoud (CROW-KpVV, 2017).

Bijwoners van deze seminar waren onder meer ambtenaren van gemeente, provincie en Rijk, maar ook mobiliteitsadviseurs vanuit de private wereld. Hieruit bleek dat het ontwerp mobiliteit nog niet voldoende in bestaand beleid wordt genoemd, maar dat de Omgevingsvisie een uitkomst biedt om hier verandering in te brengen. Mobiliteit moet hier echter niet los worden gezien van andere thema's zoals duurzaamheid, economie etc. Die integrale benadering van onderwerpen is belangrijk om tot een visie te komen dat een hoger effect heeft.

4.2 Bedrijfsinvesteringszone (BIZ)

Een Bedrijfsinvesteringszone, beter bekend onder de afkorting BIZ, is een beleidsinstrument, met als doelgroep vastgoedeigenaren en ondernemers (Menger, 2009). Dit instrument kan worden ingezet met het doel om de kwaliteit van winkelgebieden en/of bedrijventerreinen te verbeteren. Het uitgangspunt hierin is dat alle belanghebbende eigenaren en/of gebruikers een verplichte bijdrage leveren aan het gebied om zo projecten binnen dit afgebakende gebied te kunnen financieren en op deze wijze ontwikkelingen in het gebied mogelijk te kunnen maken. Met name de econoom Joost Menger heeft in Nederland als een van de eerste personen uitvoerig onderzoek gedaan naar het fenomeen van de BIZ.

Het concept van de BIZ is geen Nederlandse vondst. In Noord-Amerika is het *Business Improvement District* al veel langer bekend. De eerste *BID* werd opgericht in 1974 in Bloor West Village, een winkelgebied in de Canadese stad Toronto. Lokale bedrijven hadden zich hier verenigd om samen het winkelgebied een kwaliteitsimpuls te geven. Dit was destijds nog een zeer vrijblijvende en spontane vorm van samenwerking. Dit heeft zich later ontwikkeld tot een instrument dat lokale overheden zijn gaan toepassen en gaan promoten bij de ondernemers binnen een gebied.

Ten tijde van het onderzoek dat Joost Menger in 2005 deed naar het concept van de *BID* bood de Nederlandse wet- en regelgeving nog geen ruimte voor het toepassen van dit concept (Jager, 2011). De wens om dit zo te laten zijn was er echter wel. Dit heeft ervoor gezorgd dat de Experimentenwet BIZ er is gekomen. Dit was een tijdelijke wet waarin werd gekeken hoe een BIZ succesvol kan zijn.

4.2.1 Procedure oprichten BIZ

Een BIZ wordt in een gangbare situatie opgericht doordat ondernemers binnen een gebied het initiatief nemen om zich met elkaar te verenigen. Ook kan het zijn dat er een parkmanager is aangesteld die namens de bedrijven werkzaam is en het initiatief neemt tot oprichting van een BIZ. Vervolgens wordt er contact gezocht met de gemeente waarin het betreffende gebied gelegen is. De gemeente en ondernemers moeten dan bereid zijn om mee te willen werken aan de procedure tot oprichting. De oprichting gaat volgens een bepaald proces:

1. Ondernemers bepalen BIZ-plan

Aan het begin van het proces overleggen ondernemers met elkaar over de inhoud van het plan. Hierin worden de positieve en negatieve punten genoemd en gekeken wat de beleidsdoelen zijn.

2. Gemeente en BIZ-vereniging sluiten uitvoeringsovereenkomst

Hierin staan vermeld: BIZ-bijdrage en omslagmethode, gebiedsafbakening, definitie en lijst van bijdrageplichtigen, lijst van activiteiten, financiële verantwoordingswijze BIZ, afspraken gemeentelijke basisdiensten en evt. gemeentelijke inningskosten. Daarnaast legt de BIZ-organisatie in deze overeenkomst vast hoe ze de procedure van de BIZ tot uitvoer gaat brengen.

3. Gemeenteraad stelt heffingsverordening vast

De gemeenteraad legt de heffingsverordening vast, waardoor de inning van de bijdrage juridisch mogelijk is.

4. Gemeente organiseert draagvlakmeeting

Onder leiding van de gemeente wordt een draagvlakmeeting georganiseerd. Hierbij wordt gekeken of de bijdrageplichtigen bereid zijn tot medewerking. Hiervoor is een respons nodig van minstens 50% en moet 2/3 voor stemmen. Indien de bijdrage aan de WOZ-waarde is gekoppeld moeten degenen die voor hebben gestemd gezamenlijk 50% van de vastgoedwaarde in het gebied vertegenwoordigen.

5. Verordening wordt in werking gesteld

Na een akkoord in stap 4, kan de gemeente de verordening in werking stellen en de BIZ-bijdragen innen en kan ze deze in de vorm van BIZ-subsidie overdragen aan de BIZ-vereniging.

6. BIZ is actief

Als de procedure goed is verlopen, kan de BIZ van start gaan volgens de afspraken die in het BIZnes-plan en in de uitvoeringsovereenkomst zijn gemaakt. Vanaf het moment dat een BIZ actief is gelden de verordening van de gemeente en vanuit de wet op de Bedrijfsinvesteringszones en betekent dit dat de partijen verplicht zijn om een bijdrage te leveren en ervoor te zorgen dat samen beslissingen genomen worden over het geld.

7. Jaarlijkse verantwoording beleid en bestedingen bijdragers en gemeente

De BIZ legt jaarlijks verantwoording af van het beleid en de bestedingen die gemaakt zijn, om zo de bijdragende partijen te informeren en aan de gemeente zodat deze inzicht heeft in de voortgang en de uitgaven van de BIZ.

	stappen oprichting BIZ tot 1-5-2011	wie	aantal weken	toelichting
1	Besluitvorming gemeente/initiatiefnemer	O/G	2	Ondernemers geven aan wat ze willen met een BIZ en Gemeente geeft aan te willen meewerken.
2	Mededeling naar Raad	G	2	B&W bericht te willen meewerken en de condities daarvoor.
3	Opstellen BIZnessplan	O	3	Model BIZ-plannen beschikbaar; vertalen samen met ondernemers naar eigen doelstellingen, gebied, begroting en activiteiten.
4	WOZ-lijst checken Belastingen/Ondernemers	G/O	2	Basis voor begroting, verordening en vaststellen vrijstellingen
5	Proefpeiling	O	2	Steun bepalen (>40% voor) om bij onvoldoende perspectief proces af te breken
6	Opstellen uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente <-> BIZ	G/O	2	Model beschikbaar; rechten/verplichtingen beide kanten. Gemeente stelt de basisvoorziening vast voor schoon, heel en veilig.
7	Opstellen verordening	G-BEL	2	Model beschikbaar om BIZ-heffing mogelijk te maken
8	Oprichten BIZ-stichting/vereniging	O	1	Vereniging heeft al democratische besluitvorming; Stichting moet dat regelen in statuut
9	Besluitvorming intern gemeente en ondernemersorganisatie	G/O	2	BIZ-bestuur stelt BIZ-plannen vast en stemt in met uitvoeringsovereenkomst; Wethouder(s) accorderen
10	Gemeentelijke procedure	G	12	B&W stelt uitvoeringsovereenkomst vast; uitvoeringsovereenkomst wordt getekend en Raad stelt de verordening vast
Benodigde werkweken voor BIZ voor 1-5-2011			30	
Doorlooptijd na parallelschakeling van 1 t/m 7			23	5 à 6 maanden tot 1-5-2011 is haalbaar
11	Draagvlakmeting (kan na 1 - 5 - 2011)	G/O	5	Gemeente organiseert draagvlakmeting. Modellen reglement en stembiljeten beschikbaar; ondernemers lobbyen
12	Bekendmaking uitslag draagvlakmeting	G	1	Ingangsdatum staat in verordening

Figuur 3 Procedure van oprichting BIZ (Menger, 2011)

4.2.3 Rol gemeente

De gemeente is faciliterend bij het organiseren van een BIZ en zorgt voor de bewaring van de instandhouding van de BIZ door contact met betrokkenen en het controleren van het de voortgang binnen de BIZ. De initiatiefnemers zijn bedrijven binnen een gebied. De gemeente kan natuurlijk wel bedrijven aanmoedigen om zich te verenigen in een BIZ, door onder andere deze bedrijven met elkaar in contact te brengen, te ondersteunen in het proces en meer.

Sinds 2015 is de BIZ een overheidsinstrument dat wettelijk vastgelegd is in de Wet op de Bedrijveninvesteringszones. Deze wet is een direct gevolg van de Experimentenwet BIZ, die van kracht was in de periode van 1 mei 2009 tot 1 januari 2012. Hieruit bleek dat het concept BIZ een geslaagd concept is, waarbij de meeste BIZ-procedures geleid hebben tot een daadwerkelijke BIZ. Wanneer dit niet het geval was kwam dit door onvoldoende draagvlak (Jager, 2011).

Artikel 1: lid 1 zegt het volgende:

**“De gemeenteraad kan onder de naam BIZ-bijdrage een belasting instellen ter zake van binnen een bepaald gebied in de gemeente (bedrijveninvesteringszone) gelegen onroerende zaken die niet in hoofdzaak tot woning dienen.”
(Ministerie van Economische Zaken, 2015)”**

Dit betekent dus dat de gemeente het recht heeft om een belasting te heffen voor de bedrijven in een bepaald gebied waar de BIZ voor is ingesteld. Hiervoor moet de gemeente allereerst wel de verordening in werking stellen, zodat de BIZ juridisch gezien bestaansrecht krijgt en de heffingen mogen worden geïnd. Het is taak aan de gemeente om te controleren of de afspraken die gemaakt zijn in het BIZ ook daadwerkelijk tot uitvoering worden gebracht. Dit gebeurt door intensief contact samen met de BIZ-vereniging/stichting.

4.2.5 Betekenis mobiliteitsmanagement

Wanneer een BIZ in werking is, wordt het voor de betrokken eigenaren en ondernemers uit het gebied vele malen gemakkelijker om maatregelen uit te voeren in het gebied. Op deze manier kan daarom ook worden geïnvesteerd. Dit geld kan worden gebruikt om deelfietsen in het gebied te krijgen, of om de omgeving rond bushaltes aantrekkelijker te maken om mensen zo sneller met de bus te laten reizen. Dit zijn maar enkele voorbeelden van de mogelijkheden.

Voor de gemeente is taak om hierin tips te geven aan de BIZ-vereniging/stichting. Ook zou de BIZ een bedrijf in dienst kunnen nemen dat een mobiliteitsmanagementcampagne uit gaat voeren voor dit gebied. Dit zou dan kunnen worden bekostigd vanuit de BIZ.

4.2.6 Voor- en nadelen van een BIZ

Een BIZ is een ingrijpend middel, waar verschillende voor- en nadelen aan zijn verbonden. Ter overzicht is daarom onderstaande figuur opgesteld, waarin kort de belangrijkste voor- en nadelen zijn benoemd.



Figuur 4 Voor- en nadelen BIZ

4.3 Travel Plan

In het Verenigd Koninkrijk is de ruimtelijke ordening op een andere manier geregeld dan in Nederland. De *local authorities* zijn de lagere overheden in het Verenigd Koninkrijk, in Nederland gelijk aan die van de gemeente. Deze hebben andere taken dan in Nederland.

In Nederland nemen beleidsstukken als een bestemmingsplan en een parkeernorm enorm belangrijke posities in en bepalen hier redelijk strikt wat er wel en niet mogelijk is binnen een gebied. Het is mogelijk om af te wijken van dit beleid, maar dit zijn ingewikkelde procedures waarbij de kans op succes klein is (Siemensma, 2017). Ontwikkelingen zijn daarom vaak sterk geregisseerd vanuit de overheid. In het Verenigd Koninkrijk is het echter zo dat praktisch elke locatie (her-)ontwikkeld kan worden, zolang wordt voldaan aan de richtlijnen die gegeven zijn door de *local authorities*.

Ontwikkelaars hebben veel meer invloed op ontwikkelingen. Wel moeten zij zich houden aan de richtlijnen van de overheid. Dit heeft tot gevolg dat een ontwikkelaar een *Travel Plan* moet maken voordat de plannen mogen worden uitgevoerd. In paragraaf 36 van de National Planning Policy Framework (Dpt. Communities and Local Government, 2012) is vastgelegd dat voor alle ontwikkelingen die een significante hoeveelheid verkeersbewegingen veroorzaken, het vereist is om een *Travel Plan* op te stellen.

Een *Travel Plan* is een managementstrategie voor op lange termijn die tot doel heeft om duurzaam reizen voor nieuwe en bestaande ontwikkelingen te stimuleren. Het brengt in kaart welke invloed het transport heeft op het plangebied, stelt doelen en specificeert een pakket aan indicatoren die duurzaam reizen stimuleren. Dit rapport kan vervolgens worden gecontroleerd door de *local authorities* om na te gaan of de gemaakte afspraken uit het plan wel daadwerkelijk worden nageleefd.

4.3.1 Structuur Travel Plans

De afdeling Transport in London geeft een opzet voor een structuur van een travel plan (Transport for London, sd), die ontwikkelaars zouden moeten volgen bij het opstellen. Hieronder staat elk onderdeel kort beschreven.

Introduction

Introductie op het plan. Hierin worden de gegevens van de ontwikkeling duidelijk, staat een beschrijving van adres en om welk type travel plan het gaat.

Context

Geeft de context van het plan aan. Inhoudelijke details van het plan worden hier beschreven.

Site assessment

Dit assessment vormt de basis van het plan. Bevat een samenvatting van de transportproblemen die zullen ontstaan en hoe de infrastructuur is aangelegd.

Travel surveys

In deze paragraaf wordt door middel van reisenquêtes inzicht gegeven in het reisgedrag van de eventuele bestaande gebruikers en geeft prognoses voor toekomstige gebruikers.

Objectives

De hoofddoelen van het Travel Plan worden hier omschreven en stelt hoe wordt ingespeeld op beleid. Het is essentieel dat deze doelen aansluiten op de assessment die gemaakt is voor de planlocatie.

Targets

De strategische uitwerking van de *Objectives*. Zorgen voor een realistische en tijdgebonden uitvoering van de inhoud van het plan.

Package of measures

Een pakket aan maatregelen die zullen worden genomen om te voldoen aan de eisen van de doelen en de targets.

Management

Management is essentieel in de uitvoering. Er wordt een Travel Plan Coordinator aangewezen die het proces van de Travel Plan leidt.

Monitoring

Om te kunnen verifiëren of de gestelde doelen ook daadwerkelijk worden nagestreefd, is er een monitor opgenomen in het plan. Dit geeft uitleg over de frequentie van enquêtes en de verslaggeving van de voortgang.

Action plan

Een actieplan geeft overzichtelijk de praktische uitwerking van het *Travel Plan* weer. Hierin staan in een matrix alle objectives, targets, measures en de kosten en tijd van de maatregelen weergegeven.

Securing and enforcing

Om zeker te kunnen stellen dat de zaken die in een travel plan genoemd worden ook daadwerkelijk tot acties zullen leiden, moet in een travel plan ook een stuk over handhaving komen. Hierin staan de kosten en maatregelen genoemd en worden eventuele sancties beschreven mochten de targets uit het plan niet worden gehaald.

4.3.2 Typen Travel Plans

Volgens het Britse consultantbedrijf Travel Plan Consultants Ltd. zijn er verschillende typen Travel Plans. Welke van deze typen wordt gekozen, is afhankelijk van onder meer de reeds bekende gegevens van een project en de grootte van de ontwikkelingen die plaats gaan vinden (TPC, 2016). Hieronder staan de typen afzonderlijk toegelicht.

Full Travel Plan

Een *Full Travel Plan (FTP)*, volledig reisplan is, zo zegt de naam al, de meest uitgebreide versie van een TP. Een FTP bestaat uit een opsomming van heldere doelen, waarbij direct ook duidelijke maatregelen moeten worden genoemd om deze doelen te kunnen bereiken. Ook is er een monitor & managementstrategie in opgenomen. Dit type is het meest uitgebreide plan en wordt dan ook toegepast bij plannen waarbij veel gegevens reeds bekend zijn en bij grote ontwikkelingen.

Interim (Outline) Travel Plans

Wanneer de plannen voor de ontwikkeling nog niet duidelijk zijn, kan een OTP worden ingediend. Dit kan worden gedaan als er een laag aantal eindgebruikers zal zijn en deze nog niet duidelijk geïdentificeerd kunnen worden in de aanvraagfase. In zo'n document moeten wel duidelijke doelen genoemd worden, maar is het mogelijk om een aantal andere zaken, zoals de detaillering van de maatregelen, nog wat meer open voor verandering te houden.

Framework Travel Plan

Soms bestaat het dat een ontwikkeling zeer grootschalig is en uit verschillende functies bestaat, maar kan er tijdens de bouwaanvraagfase nog geen duidelijkheid worden gegeven over de aard van deze verschillende functies. In het rapport moet duidelijk voor de gehele ontwikkeling de doelen en maatregelen worden beschreven. De individuele delen dienen dan te worden opgesteld zodra er meer informatie is over de identiteit van de eindgebruikers op de planlocatie, waarbij deze *Individual Plans* consistent dienen te zijn met het *Framework Plan*.

Travel Plan Statement

Voor kleine ontwikkelingen, die geen Full Travel Plan vereisen kan worden volstaan met een TP Statement. Hierin wordt in beknopte mate een statement gegeven over wat er zal worden gedaan aan het tegengaan van verkeersgeneratie en het bevorderen van duurzame mobiliteit.

Development scale guidelines for travel plans

	Travel plan statement	Full travel plan
A1 (Food/Non-Food Retail)	More than 20 staff but less than 1,000sqm	Equal or more than 1,000sqm
A1 (Garden centres)	More than 20 staff but less than 2,500sqm	Equal or more than 2,500sqm
A2 (Financial Services)	More than 20 staff but less than 1,000sqm	Equal or more than 1,000sqm
A3/A4/A5 (Food/Drink)	More than 20 staff but less than 750sqm	Equal or more than 750sqm
B1 (Business)	More than 20 staff but less than 2,500sqm	Equal or more than 2,500sqm
B2 (Industrial)	More than 20 staff but less than 2,500sqm	Equal or more than 2,500sqm
B8 (Warehouse and Distribution)	More than 20 staff but less than 5,000sqm	Equal or more than 5,000sqm
C1 (Hotels)	More than 20 staff but less than 100 beds	Equal or more than 100 beds
C3 (Residential)	Between 50 and 80 units	Equal or more than 80 units
D1 (Hospitals/Health Centres)*	Between 20 and 50 staff	Equal or more than 50 staff
D1 (Schools and Nurseries)**	All school developments to have a travel plan	
D1 (Higher and Further Education)	More than 20 staff but less than 2,500sqm	Equal or more than 2,500sqm
D1 (Museum)	More than 20 staff but less than 100,000 visitors annually	Equal or more than 100,000 visitors annually
D1 (Places of Worship)	More than 20 staff but less than 200 members/regular attendees	Equal or more than 200 members/regular attendees
D2 (Assembly and Leisure)	More than 20 staff but less than 1,000sqm	Equal or more than 1,000sqm
D2 (Stadia)	More than 20 staff but less than 1,500 seats	Equal or more than 1,500 seats
Sui Generis uses	To be determined on scheme by scheme basis. All student accommodation over 100 beds should have a Full Travel Plan.	

Figuur 5 Soorten Travel Plan per ontwikkeling (TfL)

4.3.3 Voor- en nadelen

Het maken van een Travel Plan betekent op papier een directe aanpak voor een plangebied. Het kan helpen om problemen die kunnen ontstaan door congestie te voorkomen en bevordert daarmee de veiligheid van de wegen binnen het plangebied. In een Travel Plan worden alternatieven voor autogebruik aangemoedigd en kunnen dus worden beschouwd als een vorm van mobiliteitsmanagement. Daarnaast kan een sterk plan de aantrekkelijkheid voor potentiële huurders en/of gebruikers enorm verhogen.

Er zitten echter ook nadelen aan een *TP*. Deze plannen worden door de ontwikkelaar zelf of in opdracht van deze ontwikkelaar opgesteld en de lokale overheid heeft hier verder weinig invloed op. Het opstellen van een plan kan wel verplicht worden gesteld, maar vaak hebben de autoriteiten geen mogelijkheden om te kunnen handhaven op de daadwerkelijke uitvoering van de inhoud van het plan. Dit heeft tot gevolg dat een Travel Plan in de praktijk veel minder effectief kan zijn dan het rapport bij het lezen doet vermoeden.

In figuur 7 zijn de belangrijkste voor- en nadelen benoemd.



Figuur 6 Voor- en nadelen Travel Plans

4.3.4 Mogelijkheden voor toepassing in Nederland

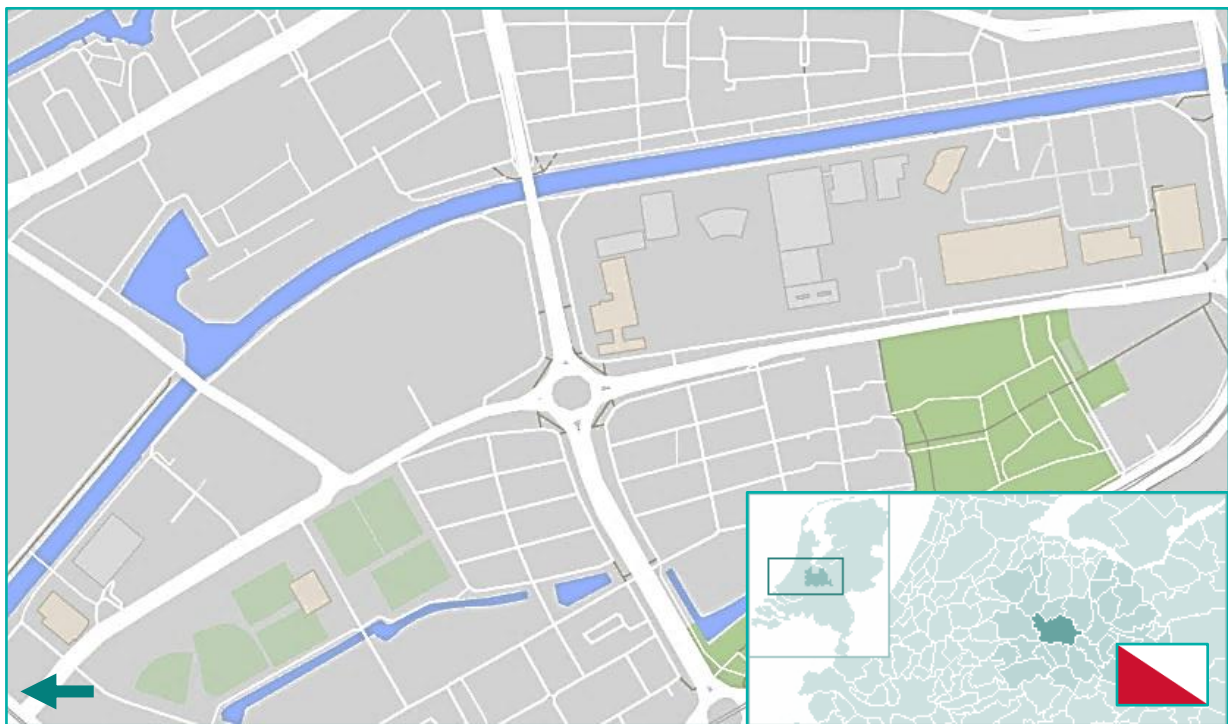
In Nederland zijn dus al verschillende beleidsinstrumenten die hier goed werken. De ruimtelijke ordening en de overheid in het algemeen is hier dan ook anders geregeld dan in het Verenigd Koninkrijk.

De kracht van Travel Plans is juist dat er vrij veel mogelijk is, maar het nadeel is dat handhaving lastig is. In Nederland is het vaak andersom en kan de gemeente vaak veel invloed uitoefenen op een project. Met de verandering van de houding van de overheid is dit echter een kans om veranderingen aan te brengen. De Omgevingswet, die er binnen enkele jaren aan gaat komen, vertoont dan ook enige overeenkomsten met de manier waarop een travel plan in werking gaat. In de Omgevingswet zou een soortgelijke aanpak daarom niet slecht zijn.

5. Resultaten en analyse casusonderzoek

Het casusonderzoek is de basis van dit afstudeeronderzoek, omdat dit de gang van zaken bij de gemeenten in kaart brengt. Zoals in de onderzoeksopzet in hoofdstuk 3 al is gezegd, bestaat het casusonderzoek uit drie gemeenten. Hieronder staan de resultaten van dit onderzoek per gemeente beschreven. Het laatste deel bestaat uit een analyse, waarin de resultaten onderling worden vergeleken, om op deze manier een algemeen beeld van de praktijk te krijgen en op deze manier in hoofdstuk 6 een conclusie te kunnen geven met aanbevelingen die direct aansluiten op de informatie die is opgedaan gedurende het casusonderzoek.

5.1 Utrecht – Merwedekanaalzone



Figuur 7 Ligging Utrecht in Nederland

5.1.1 Utrecht

Utrecht is een centraal gelegen stad (fig. 8) in de gelijknamige provincie Utrecht. Met 343.038 inwoners in 2016 is het de 4^e stad van Nederland qua inwoneraantal. Hiernaast is het de snelst groeiende stad van Nederland en staat het zelfs in de top 10 van snelst groeiende steden in Europa. De verwachting is dat de stad in 2040 op zo'n 425.000 inwoners zal zitten (CBS, 2013).

Om de stad heen liggen een aantal kleinere gemeenten die sterk afhankelijk zijn van Utrecht. Deze stedelijke regio telt meer dan 650.000 inwoners.

De centrale ligging in Nederland heeft voor Utrecht een positieve uitwerking gehad. Het spoorwegennetwerk heeft zich toegespitst op Utrecht Centraal dat, met 200.000 reizigers per dag, het drukste station van Nederland is. Daarnaast ligt de stad ingeklemd tussen de belangrijke rijkswegen A2, A12 en A27.

Utrecht is een grote stad die net boven het Nederlandse rivierengebied ligt, met de Lek op een paar kilometer afstand. Om de steden Amsterdam en Utrecht met elkaar en dit rivierengebied te kunnen verbinden is het Merwedekanaal gegraven, die later werd opgevolgd door het grotere Amsterdam-Rijnkanaal. Utrecht is dus een stad die via spoor, weg en water een hoge bereikbaarheid heeft. Deze hoge bereikbaarheid heeft een duidelijke invloed gehad op de economische ontwikkeling van de stad.

5.1.2 Merwedekanaalzone

De Merwedekanaalzone is altijd een brandpunt van ontwikkelingen geweest. Deze zone ligt, zoals de naam al aangeeft, langs het Merwedekanaal. Dit kanaal is gegraven als gevolg van de industriële revolutie in de tweede helft van de 19^e eeuw. Langs het kanaal was daarom ook hoog aantal industriële bedrijven gevestigd. Vanuit deze tijd zijn hedendaags nog een aantal fabrieksgebouwen over, die een hoge cultuurhistorische waarde hebben.

Later transformeerde het gebied meer in een distributie- en kantorengedebied, door de gunstige ligging in de buurt van het (rijks-)wegennetwerk. Met de groei van de stad kwam dit gebied minder aan de rand te liggen en werd daardoor minder aantrekkelijk voor industrie en distributiedoeleinden. De laatste jaren is er dan ook meer leegstand te vinden in dit gebied. Dit biedt kansen voor nieuwe ontwikkelingen.

Utrecht ziet in dat het aantal inwoners de komende jaren flink zal toenemen. Dit heeft tot gevolg dat er fors zal worden geïnvesteerd in het verhogen van het aantal woningen, maar deze groei zorgt daarnaast voor een opgave om de kwaliteit van de bestaande stad te verhogen. Hierbij is ook ruimte voor het aantrekken van nieuwe bedrijven, die de economie van de stad positief beïnvloeden en voor meer werkgelegenheid zorgen. In de zoektocht naar een juiste locatie voor deze uitbreidingsopgave is de Merwedekanaalzone in het oog gekomen. Het gebied is interessant omdat het relatief dicht bij het centrum ligt en langs het water is gelegen, wat het aantrekkelijk maakt voor woningbouw.

5.3.3 Resultaten onderzoek

In het kader van het casusonderzoek is er voor Utrecht gesproken met Christien Rodenburg, beleidsadviseur Mobiliteit voor de Gemeente Utrecht. Haar werkzaamheden hiervoor zijn het bezighouden met en adviseren over mobiliteitsbeleid voor de middellange en lange termijn. Ze werkt mee aan projecten als Merwedekanaalzone, het Fietsprogramma en in het G4 Verkeer en Vervoernetwerk.

A Beleid en werkwijze gemeente

De gemeente Utrecht is een stad die sterk inzet op duurzame mobiliteit. Om deze reden heeft de stad ook uitgebreid beleid met betrekking tot verkeer, mobiliteit en bereikbaarheid. Met *Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB)* uit 2011 wordt een beleidsplan gepresenteerd dat mobiliteit sterk linkt aan ruimtelijke kwaliteit en hier voor de stad ingrijpende plannen neerlegt. In dit plan is de stad opgedeeld in verschillende zones, waarbij in het centrum de focus ligt op de fiets en het OV en in de buitenste ringen de auto haar eigen ruimte krijgt. Het doel van UAB was om de automobiliteit in de binnenstad tegen te gaan en zo de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen en toch de bereikbaarheid van de stad hoog te houden. (Gemeente Utrecht, 2011).

Eind 2016 is met het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, vaak afgekort tot SRSRSB, een nieuw beleidsstuk gekomen dat verder gaat dan UAB. De punten die hierin werden genoemd, zijn concreter uitgewerkt in SRSRSB. Zo komt het ABC-beleid uit UAB terug, maar ligt nu de focus veel meer op knooppunten voor verschillende vervoersmiddelen en op het prioriteren van bepaalde modaliteiten in bepaalde gebieden (Gemeente Utrecht, 2016).

Opvallend is dat de Nota Stallen en Parkeren in 2013 is opgesteld, maar sinds de komst van SRSRSB fungeert als een uitwerkingsnota hiervan.

De gemeentelijke organisatiestructuur stimuleert actieve samenwerking tussen de verschillende afdelingen. Problemen uit verschillende thema's en met de focus van verschillende afdelingen worden naast elkaar gelegd om zo tot een integrale oplossing te komen.

BETEKENIS VOOR MERWEDEKANAALZONE

De Merwedekanaalzone ligt net buiten het originele centrum, maar in plannen maakt de gemeente duidelijk om de binnenstad uit te breiden in zuidelijke richting en om zo het Jaarbeursterrein en de Merwedekanaalzone bij dit Centrum te trekken.

Volgens de Nota Stallen en Parkeren is er voor de Merwedekanaalzone de eis om dit gebied in te delen in de zones A1 en B1 en daardoor betaald parkeren in te voeren en waarbij een lagere parkeernorm wordt vereist. Hierdoor hoeven ontwikkelaars minder parkeerruimte te realiseren (Gemeente Utrecht, 2013, p. 44). In het mobiliteitsplan wordt voor transformatiegebieden in de stad aangegeven dat er een wens is naar maatwerk voor parkeerbeleid (Gemeente Utrecht, 2016, p. 12). Dit betekent dus dat er voor een gebied specifiek kan worden bepaald wat het parkeerbeleid is. Hierdoor is er voor gebiedsontwikkelingen in principe de vrijheid om een ander kader neer te leggen, maar het probleem is hier volgens Christien Rodenburg dat de politiek hier ook veel invloed op heeft, waardoor het in de praktijk niet altijd zo makkelijk gaat.

B *Omgevingswet*

De Gemeente Utrecht houdt zich sterk bezig met de Omgevingswet. Zo is het de eerste gemeente in Nederland die een Omgevingsvisie gepresenteerd heeft. Dit is dan nog wel een eerste versie, maar het geeft wel aan met welke vaart de gemeente bezig is.

De Gemeente ziet de Omgevingsvisie als belangrijk middel om nieuwe ontwikkelingen aandacht te geven. In het proces tot het opstellen van deze Omgevingsvisie is het daarom van belang dat er wordt ingezet op het creëren van stimulansen die het mogelijk maken om uiteindelijk een lager autogebruik te hebben. Het doel is om een stedelijke gebieden te creëren die aantrekkelijk zijn om in te verblijven en met name ook aanzetten tot het gebruik van de fiets. Dit kan door fijnmazige infrastructuur en middelen die de fiets stimuleren, zoals fietsparkeerplaatsen in een gebouw.

In de Omgevingsvisie wordt door ambtenaren hard gewerkt om een antwoord te kunnen formuleren op dit soort vragen, zodat dit kan leiden tot een daadwerkelijke infrastructuur waarin de fiets organisch het belangrijkste vervoermiddel wordt.

BETEKENIS VOOR MERWEDEKANAALZONE

Er is een zoektocht voor ontwikkelgebieden over de mate waarin deze aan bod moeten komen in de Omgevingswet. Vanuit ambtenaren is de eis dat er expliciet aandacht wordt gegeven aan transformatiegebieden, waaronder de Merwedekanaalzone. Hier moet verder worden ingegaan op mobiliteit en wat dit voor het gebied betekent. Er moet een prikkel worden bedacht om ervoor te zorgen dat eigenaren en ontwikkelaars in dit gebied een belang hebben om een lager autogebruik te realiseren.

C *Beter Benutten & Mobiliteitsmanagement*

Utrecht zit in het programma Beter Benutten als onderdeel van de Regio Midden-Nederland. Voor deze regio lopen momenteel 29 projecten (Beter Benutten, 2016). Dit zijn volgens Christien Rodenburg echter met name korte termijnoplossingen. Dit is nuttig voor bestaande gebieden, maar voor een gebied als de Merwedekanaalzone is iets groters nodig. Hier moet veel meer worden gedaan op het strategisch vlak. Wel is het zo dat die praktische oplossingen die voortkomen uit Beter Benutten nuttig kunnen zijn voor nieuwe ontwikkelingen. Door het analyseren van deze projecten kunnen de positieve punten worden gebruikt in het ontwerp en de strategische planvorming voor die nieuwe ontwikkelingen. Op deze manier kunnen eventuele toekomstige problemen al vroeg in het proces worden tegengegaan.

BETEKENIS VOOR MERWEDEKANAALZONE

Voor de Merwedekanaalzone en andere gebiedsontwikkelingen is het belangrijk om te leren van de maatregelen die zijn genomen vanuit Beter Benutten. Dit zijn veelal oplossingen geweest voor bestaande situaties, maar voor nieuwe situaties kan hier naar worden gekeken om zo adaptief op te kunnen treden en voor de toekomstige ontwikkelingen de fysieke omgeving, dus infrastructuur, openbare ruimte, maar ook de gebouwen, zo aan te passen dat management op het domein van mobiliteit niet eens nodig is. Hiervoor is de Gemeente Utrecht bezig om een toolkit te ontwikkelen.

D *Aanpak Gebiedsontwikkeling*

De Merwedekanaalzone is een gebied waar de gemeente Utrecht de ambitie heeft om grootschalige stedelijke ontwikkelingen plaats te laten vinden. Deze vinden ook al plaats en dan met name in het meest zuidelijke deel. Hier zijn al grootschalige woningbouwprojecten gerealiseerd, zoals CityCampus MAX en nu ook de complexen Lux en Pax. Deze projecten zijn gericht op een bewoner die minder gebruik maakt van de auto, al gaat het hier met name om starters en studenten, die vaak nog geen eigen auto tot hun beschikking hebben.

De Gemeente wil graag inzetten op duurzame mobiliteit en ziet de Merwedekanaalzone als één van de gebieden waarin dit perfect zou passen, maar stuit hier op een groot probleem. De auto heeft een belangrijke positie in onze mobiliteit en het is daardoor lastig om de auto zomaar weg te denken uit een ontwikkeling. Dit is de reden dat met name vanuit de Gemeente Utrecht nu uitgebreid wordt onderzocht hoe kan worden onderbouwd dat die auto in de toekomst misschien helemaal niet zo gewild is. Hierdoor wordt het wellicht een wijk dat een bepaald type bewoner aantrekt dat niet direct een eigen auto behoeft, maar veel meer gebruik wil maken van deelauto's, een (deel-)fiets en veel waarde hecht aan een goed OV-systeem. Met name voor die laatste twee is de ligging van de Merwedekanaalzone een voordeel, omdat ze dicht bij de binnenstad ligt en vlak naast het belangrijkste treinstation van Nederland is gelegen.

Bij de ontwikkeling van deze nieuwe wijk wordt uiteraard nagedacht over de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. De mobiliteit kan hier een invloed op hebben, door een bepaald type wijk neer te zetten, is er minder ruimte in het openbaar gebied voor de auto, waardoor er meer ruimte overblijft om aantrekkelijke plekken te creëren, met veilige en nette fietsparkeermogelijkheid, veel groen en aantrekkelijke pleinen met voorzieningen.

E Mogelijkheden koppeling mobiliteitsmanagement en gebiedsontwikkeling

Utrecht is een stad die uitgebreid aandacht besteed aan de mobiliteit in haar stad. Er is veel beleid dat gericht is op een verandering van de mobiliteit in Utrecht. Dit zorgt ook voor mogelijke maatregelen. In haar beleid noemt de Gemeente al veel zaken die kunnen bijdragen aan een verbetering van de mobiliteit. Hier moet echter wel de koppeling gemaakt worden naar nieuwe ontwikkelingen.

De Gemeente Utrecht heeft de ambitie om instrumenten te ontwikkelen om eigenaren en ontwikkelaars tot een mobiliteitsverandering aan te zetten. Het probleem hierin is dat ze niet weet wat hiervoor de juiste aanpak is. Vragen die bij ambtenaren rijzen zijn: moet een mobiliteitsverandering worden verkregen door verplichten? Hoe is dit te controleren? Kan de gemeente wel invloed uitoefenen op gebouwniveau? Een aanpak als de Travel Plans, zoals in het Verenigd Koninkrijk van toepassing is, kan hier mogelijkheden bieden. Vanuit de gemeente zijn er ook ideeën om ontwikkelaars veel meer vrijheden te geven in hun ontwikkelmogelijkheden, door soepeler om te gaan met parkeren. Een heffing kan echter volgens Christien Rodenburg meer uitkomst bieden. Waar er al servicekosten voor bijvoorbeeld afval bestaan, zou het ook nuttig kunnen zijn om een mobiliteitsheffing in te voeren. Dit zou dan een schalenmodel kunnen zijn, waarbij de fiets minder kost dan de auto. Het probleem is hier alleen de zoektocht naar de haalbaarheid.

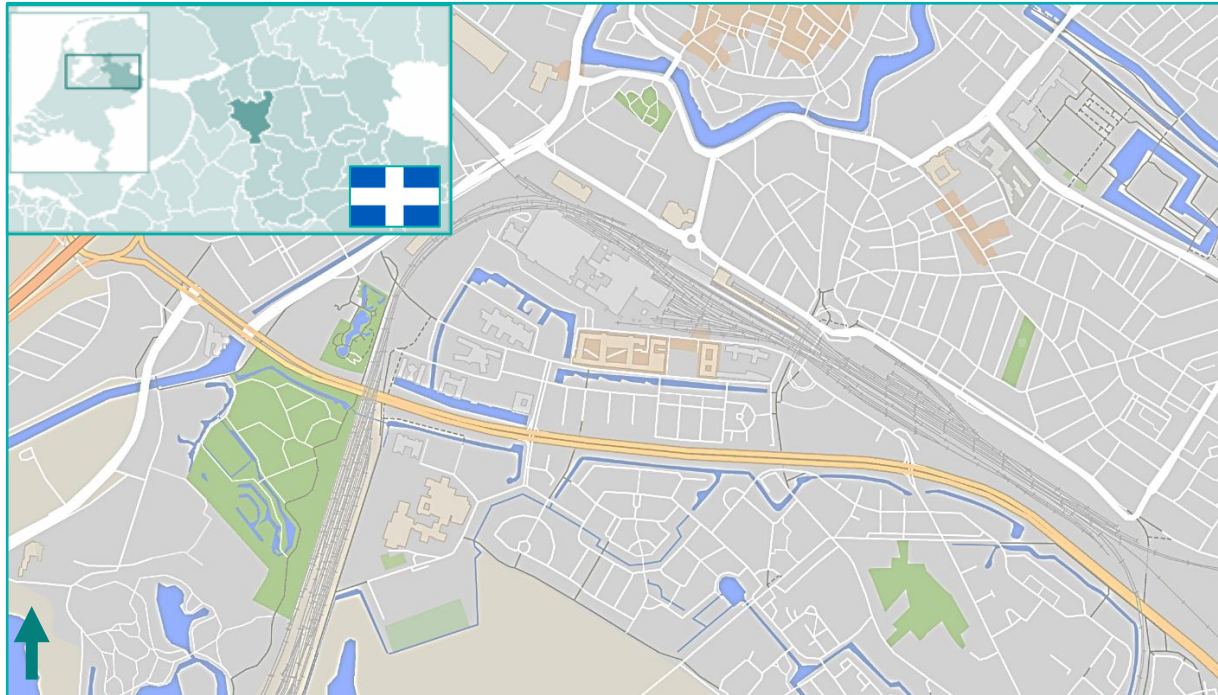
BETEKENIS VOOR MERWEDEKANAALZONE

Om die ontwikkelaars te kunnen koppelen, stelt Christien Rodenburg dat het van belang is om vooraan in het proces al in te zetten op mobiliteit. Het zou goed zijn om een marktpartij met een uitgebreide kennis van mobiliteit, zoals &Morgen, te koppelen aan gebiedseigenaren en ontwikkelaars. Christien Rodenburg zegt hierover: “

“Je zou dus een marktpartij die mobiliteitsdiensten aanbied nu al moeten koppelen aan gebiedseigenaren en projectontwikkelaars. En die samen een dienst laten ontwikkelen voor de komende 15 jaar, waarin en de aanleg en de diensten worden gefinancierd.”

Het doel hiervan zou dan zijn om mitigerende maatregelen te treffen om zo voor de lange termijn de mobiliteit van het gebied te waarborgen. In deze maatregelen kan ook de koppeling worden gemaakt naar de financiering, zoals de hierboven beschreven heffing.

5.3 Zwolle – Hanzeland



Figuur 8 Kaart van gebied en ligging van Zwolle

5.3.1 Zwolle

Zwolle is een gemeente van 125.548 inwoners en is de hoofdstad van de provincie Overijssel. Samen met de gemeente Kampen vormt Zwolle een samenwerking.

De stad is gelegen aan de rivier de Vecht en ligt in de buurt van de rivier de IJssel. Het is een Hanzestad en heeft daarmee een rijke handelsgeschiedenis.

Die ligging in de buurt van het water en belangrijke geschiedenis hebben er toe geleid dat Zwolle regionaal gezien de belangrijkste stad is, waardoor het veel functies te bieden heeft.

5.3.2 Hanzeland

Hanzeland is een wijk direct ten zuiden van station Zwolle en is vanaf halverwege de jaren '90 ontwikkeld.

De wijk wordt gekenmerkt doordat het een combinatie is van een bedrijventerrein en een woonwijk, die direct naast het spoor gelegen is. Met name aan de spoorkant heeft de wijk een hoog stedelijk karakter door de appartementen- en kantoorgebouwen en de stenige openbare ruimte. Aan de zuidoostkant zijn eengezinswoningen te vinden. Dit deel heeft een groenere uitstraling. De wijk ligt relatief dicht bij het centrum en direct onder het spoor. Dit zijn twee redenen dat er redelijk weinig openbare parkeerplaatsen in het gebied zijn gerealiseerd.

Het gebied is in een proces van transformatie, omdat zich problemen voordoen op domein van parkeren en daarmee autobereikbaarheid en problemen met de leefbaarheid van de openbare ruimte.

5.3.3 Resultaten onderzoek

Voor Zwolle is er gesproken met Lisa de Groot. Ze is Projectleider gebiedsontwikkeling Spoorzone Hanzeland. Later kwam bij dit gesprek ook nog Arnold Helfrich bij, die vanuit &Morgen als mobiliteitsmakelaar werkzaam is voor de Gemeente Zwolle. De gemeente heeft hier nauwelijks grondbezit, waardoor de focus niet ligt op het zelf uitvoeren van projecten namens de gemeente. Daarentegen is het de taak om te zorgen dat betrokken bewoners, bedrijven, instellingen en ondernemers uit Hanzeland samenwerken om zo de wijk te transformeren en toekomstbestendig te maken. De overheid gebruikt hiervoor haar publieke rol, waarbij ze kan ondersteunen en verbinden.

De aanpak van het proces van de gebiedsontwikkeling voor Hanzeland vindt plaats volgens drie pijlers (Gemeente Zwolle, 2017):

Denken: Gezamenlijk nadenken over de toekomst van het gebied.

Doen: Oplossingen voor de korte termijn. Dit houdt dus in dat de mogelijkheden voor nu worden onderzocht. Welke tijdelijke oplossingen zijn er?

Duiden: Het planologisch mogelijk maken van plannen, taak voor de overheid om strategisch te plannen en ook voor de toekomst al samenwerkingen te zoeken.

A *Beleid en werkwijze gemeente*

Zwolle heeft beleid op mobiliteit door middel van de mobiliteitsvisie uit 2008. Dit document stelt dat Zwolle een stad moet zijn die goed bereikbaar is, om zo de kwaliteit van wonen en werken te waarborgen en daarnaast de economische positie te stimuleren. De visie zet in op ov en fiets, maar wil ook de bereikbaarheid voor de auto garanderen (Gemeente Zwolle, 2008). De Gemeente is hier de laatste jaren iets in veranderd en zet nu meer in op OV en fiets, maar de grote lijnen zijn nog steeds van toepassing. In 2011 is het Koersdocument Parkeren voor de periode 2011-2015 opgesteld. Voor bedrijventerreinen wordt de wens geuit om flexibeler om te gaan met parkeerruimte en er wordt ingezet om de modaliteitskeuze te beïnvloeden, wat anders gezegd inhoudt dat er wordt ingezet op een verlaging van het autogebruik (Gemeente Zwolle, 2011). Verder benoemt het koersdocument een aantal gebieden in de stad waar een gebiedsmobiliteitsdocument moet komen. Het koersdocument eist een praktisch beleidsstuk voor elk gebied. In plaats van integraal en oppervlakkig te zijn, moet dit document specifiek aansluiten op de behoeften van een gebied.

De interne organisatie van de gemeente is goed geregeld, aldus Lisa de Groot. Verschillende afdelingen, zoals mobiliteit en gebiedsontwikkeling, werken goed samen en er is samenhang tussen de werkzaamheden. Er is echter niet altijd overzicht. Om deze reden is er een wens naar een directe projectaanpak, waarin beleidsstukken op verschillende domeinen samenkomen tot een intern samenhangende aanpak.

Betekenis voor Hanzeland:

Het ABC-beleid dat er lag toen de wijk werd ontwikkeld, heeft momenteel nog veel invloed op de mobiliteit. De wijk is opgezet vanuit dit beleid, waarbij locaties naast een station als A-locatie worden gezien. Door die hoogwaardige OV-verbinding is het aantal parkeerplaatsen in het gebied beperkt. Aan de zuidkant is Hanzeland echter direct verbonden met de IJsselallee, waardoor men binnen 2 minuten op de A28 kan zijn. Hierdoor hebben zich veel bedrijven gevestigd waarvan veel werknemers met de auto komen. De fietser gaat daarentegen juist vooral om het gebied heen.

Ondanks dat Hanzeland niet bij naam wordt genoemd in het Koersdocument Parkeren, is voor de wijk Hanzeland het proces van opstellen van een gebiedsaanpak aan de gang.

Lisa de Groot stelt echter dat voor gebieden in transformatie, zoals Hanzeland, niet alleen naar praktische oplossingen moet worden gekeken, maar ook strategisch worden gepland om te anticiperen op toekomstige problemen. De toekomst is niet te voorspellen, zeker niet nu er zoveel veranderingen zijn door innovatie en dergelijke. Dit brengt de uitdaging met zich mee hoe er adaptief moet worden opgetreden.

B *Omgevingswet*

Er is programma vanuit de Gemeente voor de implementatie van de omgevingswet, waar het opstellen van een Omgevingsvisie verplicht is. Daar komen een aantal vraagstukken bij kijken. Wellicht kan de gebiedsmobiliteitsaanpak invloed hebben op de inhoud van de visie. Zwolle is een gemeente die mobiliteit als een belangrijk onderdeel ziet voor in haar Omgevingsvisie. Daarbij wordt dit gebiedsgericht benaderd, omdat bereikbaarheid en de manier van reizen in een gebied door kan werken op grotere schaal.

Betekenis voor Hanzeland

Er is een zoektocht voor het gebied in het proces van de Omgevingsvisie. In de wijk is mobiliteit voor overheid en gebruikers een dringend vraagstuk en de Omgevingsvisie kan een plaats bieden om hier concrete oplossingen voor te bedenken.

Flexibiliteit in de plannen is duidelijke eis, omdat de problemen zo snel mogelijk verholpen moeten worden, maar mocht de tijd er om vragen, dan moeten deze oplossingen ook weer doorontwikkeld kunnen worden. De oplossingen die nu gemaakt worden moeten daarom ook adaptief kunnen zijn.

C Beter Benutten & Mobiliteitsmanagement

Als onderdeel van de Beter Benutten-regio Zwolle-Kampen, vinden er 8 projecten plaats, waarvan een aantal direct betrekking hebben op mobiliteitsmanagement, zoals de gebiedsgerichte mobiliteitsmanagement met Koplopers. Hierin werken de gemeenten samen met grote bedrijven uit de regio om zo ontwikkelingen te starten onder werkgevers. Zwolle-Kampen zet met name in op de regionale bereikbaarheid.

In het actieprogramma Mobiliteit voor de periode 2014-2017 stelt de Gemeente een aantal zaken uit de mobiliteitsvisie bij (Gemeente Zwolle, 2013). Dit is sterk beïnvloed door Beter Benutten en gaat dan ook uit van dezelfde werkwijze als dit overheidsprogramma. Er wordt meer ingezet op het stimuleren van de fietser.

Betekenis voor Hanzeland:

Er vinden verschillende projecten plaats, die voortkomen uit Beter Benutten. Het gaat hier met name om stimuleren van fietsgebruik in het gebied.

Voor Hanzeland wordt mobiliteit gezien als iets dat verbindt. Het verbinden van gebieden en plekken, maar daardoor ook van mensen. Daarom moet mobiliteit in de mobiliteitsaanpak samen worden gezien met het mogelijk maken van verblijf- en ontmoetingsfuncties in het gebied. De projecten die vanuit Beter Benutten worden uitgevoerd zijn dan ook gericht op het verbinden van bedrijven, werknemers en studenten in het gebied door mobiliteitssystemen samen te koppelen en hen op plekken samen te laten komen. In praktische zin betekent dit dat er ingezet wordt op deelparkeer- en deelfietssystemen.

D Aanpak Gebiedsontwikkeling

Vanuit de ambitie van de Gemeente Zwolle om een gebiedsgerichte aanpak te bieden voor Hanzeland is er een projectgroep voor de transitie van Hanzeland, als onderdeel van een groter geheel onder noemer van de Spoorzone. Hierbij wordt direct de samenwerking gezocht met betrokken bedrijven, bewoners, ontwikkelaars etc. Hieruit is het initiatief Vrienden van Hanzeland voortgekomen. Dit collectief denkt na over directe oplossingen om het gebied te transformeren en te revitaliseren. Hier komen oplossingen uit voor woningbouw, energie, mobiliteit e.d.

Verschillende thema's komen dus samen in deze oplossingen.

Gebiedsontwikkeling wordt in Hanzeland duidelijk niet alleen ingezien als iets fysieks, maar juist ook iets sociaals, dat zijn doorwerking kan hebben op veel meer vlakken en dat ook sterk beïnvloed kan worden door het te benaderen vanuit verschillende thema's.

Volgens Lisa de Groot kan mobiliteit bijdragen aan het bereiken van de doelen van gebiedsontwikkeling, door direct contact met elkaar, netwerken te bouwen, mensen bijeen te brengen door 'live' ontmoetingen in openbare ruimten in het gebied, waar kennisuitwisseling kan plaatsvinden.

Mobiliteitsoplossingen kunnen voor de korte termijn bijdragen aan oplossingen voor het gebied. Voor de lange termijn moet hier goed programma liggen, dat de belangen vanuit het gebied behartigt en flexibel en adaptief is.

E Mogelijkheden koppeling mobiliteitsmanagement en gebiedsontwikkeling

Lisa de Groot ziet voor Zwolle en voor Hanzeland specifiek kansen om mobiliteit te koppelen aan een collectief waarin ondernemers verenigd zijn. In de binnenstad is er sinds 2017 een BIZ actief, onder de naam ZwolleFonds. Hierin werken ondernemers uit de binnenstad samen om de kwaliteit te verbeteren (ZwolleFonds, 2017). Gezien het feit dat mobiliteitsmanagement door een betere bereikbaarheid en aangenamere verplaatsingen ook bijdraagt aan de kwaliteit, is een BIZ daarom een aantrekkelijk fenomeen om mobiliteitsmanagement te koppelen.

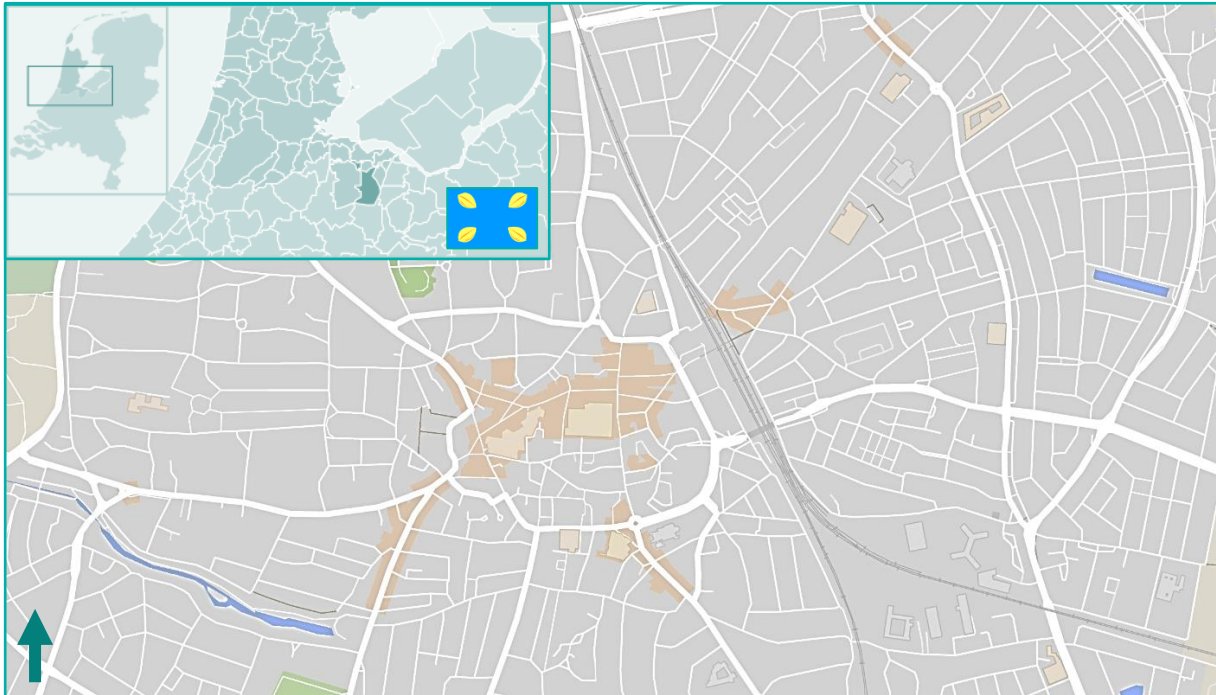
Betekenis voor Hanzeland:

Hanzeland is geen Bedrijveninvesteringszone (BIZ), maar om de bedrijven meer met elkaar te verbinden is het wel gewenst om een iets formeler verbinding tussen de gebieden te krijgen dan alleen maar informeel samen te komen. Een BIZ is voor Hanzeland misschien wat minder van toepassing, gezien het feit dat de functie wonen een groot deel van Hanzeland vormt, maar de wet op de BIZ laat geen bewoners toe (Rijksoverheid, 2015), hierdoor valt de optie voor dit gebied af.

Een gebiedsfonds is daarom wellicht een betere optie. In dit verdienmodel kunnen niet alleen bedrijven en vastgoedeigenaren binnen een afgebakend gebied deelnemen, maar ook andere actoren zoals bewoners uit het gebied of zelfs betrokkenen van buiten het gebied deelnemen.

Dit gebiedsfonds kan dan bijdragen aan het financieren van mobiliteitsoplossingen voor Hanzeland, maar kan ook aanpassingen aan de openbare ruimte, met name in de buurt van het station te betalen, waardoor het gebied fijner is om te verblijven, waardoor mensen sneller de verbinding naar het station vinden en dit dus ook de mobiliteit stimuleert.

5.4 Hilversum – Centrum



Figuur 9 Kaart van gebied en ligging Hilversum. (bron: Google Maps & Wikimedia Commons)

5.4.1 Hilversum

Hilversum is een middelgrote plaats van 88.888 inwoners in Het Gooi, een streek in het zuidoosten van Noord-Holland. De steden Amsterdam en Utrecht zijn dichtbij gelegen en Hilversum is dan ook een woonplaats met veel forenzen, die met name in deze steden werken. Het heeft zich ontwikkeld van een boeren brinkdorp tot een belangrijke plaats met industrie in communicatietoestellen en later tot een stad met een landelijke functie in radio, televisie en later ook andere vormen van media.

5.4.2 Centrum

Het centrum van Hilversum is een centrum dat een regionale functie heeft voor het Gooi en een aantal dorpen hier omheen. Het biedt een relatief groot aanbod aan winkels en horeca en heeft een museum en filmhuizen. Daarnaast is het treinstation Hilversum met aangrenzend het busstation langs de rand van het centrum gelegen.

Het probleem in dit Centrum is een gebrek aan identiteit en kwaliteit. De verschillende gebieden hadden geen samenhang. Om deze problemen tegen te gaan, zijn in het centrum vele ontwikkelingen aan de gang. In het voorjaar van 2017 is het nieuwe Marktplaats geopend, waar zich een grote bioscoop met regionale functie en een foodhall bevinden.

5.3.3 Resultaten onderzoek

Maarten Wiegant is coördinator voor het fietsbeleid en mobiliteitsmanagement in de Gemeente Hilversum. Met name voor dat laatste is hij dan ook veel bezig voor bedrijven in Hilversum om de werknemers op een slimme manier naar het werk te laten reizen. Tegelijkertijd is hij ook werkzaam als adviseur voor het openbaar vervoer in Hilversum. In bijlage IV staan de resultaten van dit interview.

A *Beleid en werkwijze gemeente*

In november 2015 heeft de Raad Hilversum een Centrumvisie vastgesteld, waarin wordt aangegeven wat de visie is op de ontwikkeling van het Centrum van Hilversum. De centrumvisie spreekt wel over verkeer en bereikbaarheid, maar gaat minder in op mobiliteit. Autoverkeer wordt hier nog als belangrijk genoemd (Gemeente Hilversum, 2015).

De Centrumvisie bouwt voort op de voor de hele gemeente geldende Structuurvisie voor 2030, die in 2013 is vastgesteld. Over het thema mobiliteit wordt in deze visie niet veel gesproken. Wel wordt vooruitgekeken naar de toekomst, waarin bedrijven in Hilversum actief mobiliteitsmanagement toepassen, door alternatieven te bieden en digitale middelen in te zetten (Gemeente Hilversum, 2013). Daarnaast spreekt het over het stimuleren van een vervoersverandering door OV te stimuleren.

Over het thema mobiliteit was er tot 2017 nog geen specifiek beleid en de Gemeente Hilversum heeft momenteel dan ook geen mobiliteitsplan. In de Nota Parkeerbeleid uit 2008 werd al wel gesproken over mobiliteit (Gemeente Hilversum, 2008), maar hier ging het vooral over flankerend beleid.

In 2017 heeft de Gemeente op haar website over parkeerbeleid aangegeven deze aanpak te willen veranderen en het aandeel in de mobiliteit van fiets en OV meer belang toe te dichten dan de auto (Gemeente Hilversum, 2017).

In de gemeente Hilversum werken afdelingen de laatste jaren steeds beter samen. Er is voor veel bedrijventerreinen een overlegstructuur mobiliteitsmanagement opgezet, waar medewerkers van verschillende afdelingen van de gemeente hun input voor leveren.

BETEKENIS VOOR CENTRUM

De centrumvisie is exclusief voor dit gebied geschreven. De plannen die hierin worden beschreven hebben te maken met een kwalitatieve impuls voor het centrum. Er wordt in deze visie met name ingegaan op de infrastructurele aanpassingen, zoals het verleggen van wegen en het anders inrichten van het gebied. In deze visie wordt de auto nog als belangrijk vervoersmiddel genoemd, ook voor het centrum. Het gaat hier met name om parkeren aan de randen van het centrum.

B *Omgevingswet*

Maarten Wiegant houdt zich voor de Omgevingswet bezig met de inhoud van voor mobiliteit. De interne gesprekken over die invulling zijn voor de Gemeente Hilversum momenteel nog niet sterk op gang gekomen, maar dit staat wel op de agenda voor komend jaar. In de te schrijven Omgevingsvisie zal de gemeente zich op een andere manier gaan opstellen, maar een aantal zaken blijft hetzelfde. De gemeente is nog steeds wegbeheerder en zal haar verplichtingen blijven nakomen, maar heeft wel de ambitie om op een andere manier om te gaan met mobiliteit. Intern zijn die gesprekken er al, maar het proces tot schrijven van de Omgevingsvisie is een manier om deze koers vorm te geven in beleid.

BETEKENIS VOOR CENTRUM

Omdat de werkzaamheden omtrent de Omgevingswet in Hilversum zich nog in een beginfase begeven, kan er nog niet veel gezegd worden over de invloed voor het Centrum.

C *Beter Benutten & Mobiliteitsmanagement*

Hilversum heeft een aantal projecten die lopen in het kader van Beter Benutten. De gemeente valt namelijk onder de Metropoolregio Amsterdam, waardoor het gebruik kan maken van de middelen uit dit programma. Maarten Wiegant noemde een aantal belangrijke projecten die bezig zijn: Voor de gemeente Hilversum wordt een fietsapp gebouwd, om werknemers die met de auto naar het werk komen te stimuleren om een fiets te kopen en de spits te mijden. De app is een meetsysteem die de gebruikers de kosten van de fiets laat terugverdienen naarmate ze hier meer gebruik van maken. Ook stimuleert de gemeente de komst van deelfietsensystemen. Het bedrijventerrein Kerkelanden krijgt zo'n systeem, om op deze manier duurzamer te worden verbonden met het Centrum en om zo beter aangesloten te zijn op de bushaltes.

Daarnaast worden maatregelen genomen om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen te verbeteren, door logistieke stromen te verbeteren. Hierdoor kunnen bedrijven profiteren van elkaar en wordt op deze manier de bereikbaarheid van gebieden beter, door verminderd vrachtverkeer.

BETEKENIS VOOR CENTRUM

Mobiliteitsmanagement is voor het centrum geen doel op zich. De kwalitatieve verbinding is het doel. Door het autoluw en soms zelfs autovrij maken van straten als de Stationsstraat en het aanpassen van de Schapenkamp en het Stationsgebied wordt de leefbaarheid enorm verhoogd, doordat er geen druk autoverkeer tussen bepaalde gebieden rijdt. Dit creëert ook mogelijkheden tot stimuleren van de fiets. In het centrum zijn in het verleden tijdelijke inpandige fietsparkeerplekken geweest, om zo het fietsparkeren makkelijker te maken en daardoor de aantrekkelijkheid te verhogen. Deze proef is enigszins mislukt, maar juist de resultaten van dit experiment kunnen worden gebruikt om van te leren en tot doordachte maatregelen te komen.

D Aanpak gebiedsontwikkeling

Voor het Centrum wordt sterk ingezet op een verbetering van de parkeermogelijkheid voor het gebied. Het gaat hier dan met name om fietsparkeren, maar aan de randen ook voor auto's.

Maarten Wiegant stelt dat er voor nieuwe ontwikkelingen nog veel meer de nadruk moet worden gelegd op de fiets. Voor Hilversum is het probleem dat de auto de afgelopen jaren veel te veel de nadruk heeft gehad, waardoor de gemeente nu nog met veel onduidelijkheden staat.

“Verkeer is een resultaat”, aldus Wiegant. Hierdoor kan de gemeente moeilijk een maximum aan verkeer stellen. Wel kunnen werkzaamheden worden gedaan om dit verkeer te verminderen. Bijvoorbeeld door meer in te zetten op de fiets. Hierbij speelt de inrichting van de verkeersinfrastructuur een belangrijke rol. De maatschappij is veel te veel ingericht op autoverkeer. Voor toekomstige ontwikkelingen is het daarom zeer essentieel om in de infrastructuur en de parkeermogelijkheden de fiets en het OV een belangrijker positie te geven.

E Mogelijkheden koppeling mobiliteitsmanagement en gebiedsontwikkeling

Bedrijven in Hilversum zijn niet altijd bereid tot mobiliteitsmanagement, zeker niet wanneer het om grotere bedrijven gaat, aldus Maarten Wiegant. Een groot Amerikaans bedrijf dat zich in Hilversum heeft gevestigd laat anderen niet gemakkelijk meekijken in de bedrijfsvoering. Hierdoor heeft de overheid minder invloed op zo'n bedrijf. Door dit soort situaties is er voor de Gemeente ook sterker de vraag om de manier van omgang met bedrijven anders aan te pakken. Door een ander systeem, waarin bedrijven medeverantwoordelijk zijn voor het aantrekken van verkeer zou dit kunnen worden bewerkstelligd. Maarten Wiegant ziet hier echter een probleem, omdat dit een ander overheidssysteem vereist.

In Hilversum is een bedrijfsvereniging met de naam BVHilversum actief, met een speciale commissie Ruimte voor Werk. Deze commissie gaat over de ontwikkelingen die gaande zijn over ruimtelijke ordening, bedrijventerreinen en winkelgebieden en over infrastructuur. Dit is echter geen verplicht collectief zoals de BIZ. Hierdoor doen niet alle bedrijven mee.

In 2008 sprak de gemeente in haar beleid al van een mogelijk mobiliteitsfonds, dat financiering van mobiliteitsprojecten mogelijk moest maken, maar dit is nooit tot uitvoer gekomen zoals dat hier werd besproken. (Gemeente Hilversum, 2008).

BETEKENIS VOOR CENTRUM

In het Centrum is in het verleden een BIZ actief geweest, maar deze is in 2014 opgeheven (Hilversum Vandaag, 2013). Via deze weg kunnen in het Centrum dus geen maatregelen meer worden genomen. Vanuit de BVHilversum is er een centrummanager actief. Deze manager houdt zich actief bezig met het koppelen van de gemeente met de bedrijven. Hierin is sterk aandacht voor mobiliteitsmanagement.

5.5 Ontwikkelaar

Vanuit het doel om naast de gemeenten ook een ondernemer/ontwikkelaar te spreken, is er gesproken met Thijs van Dieren, ondernemer bij City Developer-S. Onderstaande resultaten zijn dan ook een uitkomst van dit interview. In bijlage V is dit interview terug te lezen. Dit interview is in tegenstelling tot de interviews met de gemeenten, niet geheel volgens de in paragraaf 3.2.3 besproken interviewopzet afgenomen, omdat een aantal van de thema's niet relevant waren om te bespreken met een ontwikkelaar.

Resultaten interview

City Developer-S is een bedrijf, bestaande uit twee ondernemers. Ze houden zich bezig met ondernemen en projecten met als hoofdthema gebiedsontwikkeling. Hiervoor zijn ze met name actief in Zwolle, maar door heel Nederland zijn ze nu bezig met nieuwe initiatieven die te maken hebben met gebiedsontwikkeling. Die gebiedsontwikkeling gaat vanuit het niveau van het gebouw, een plek, die wordt ontwikkeld. Hierbij is het gebouw, de locatie het uitgangspunt, maar is het doel dat die locatie een positieve uitwerking zal hebben op het gebied waarin het gelegen is.

City Developer-S heeft een bepaalde visie op gebiedsontwikkeling. Dit komt naar voren in alle projecten en initiatieven waar ze zich mee bezighoudt. Deze visie bestaat uit drie uitgangspunten:

Integrale gebiedsontwikkeling

Gebiedsontwikkeling gaat verder dan alleen gebouwen. Thema's als mobiliteit, energie, duurzaamheid, ICT vormen de basis voor veel initiatieven.

Onorthodoxe samenwerkingen

Samenwerking is essentieel om te groeien. Die samenwerking is zeer breed; grote bedrijven met honderden werknemers, maar net zo goed ook met een startend ondernemer met een geweldig idee.

Lange termijn denken

Een goed initiatief heeft pas nut als het in een groter plaatje past. Kijken naar de toekomst is daarom een vereiste.

Mobiliteit

Mobiliteit is een belangrijk thema in veel van de initiatieven waar City Developer-S mee te maken heeft. E werkwijze die daarbij wordt toegepast is logischerwijs geïnspireerd op de drie uitgangspunten van de algemene visie, maar voor dit thema zijn volgens Thijs van Dieren (zie bijlage V) om twee belangrijke drijfveren:

Integraliteit:

Voor mobiliteit is het niet voldoende om een probleem puur op locatieniveau te beschouwen. Het is hier vereist om een integrale kijk op het complete gebied te hebben. Niet alleen fysiek, maar ook door een brede groep betrokkenen te bereiken. In plaats van het individueel oplossen van problemen, moeten koppelingen worden gezocht tussen de problemen die spelen. Vervolgens kan samen worden gezocht naar oplossingen. Daarom gaat het om meer gebruik maken van elkaars mogelijkheden, zoals parkeren en deelfietsen.

Digitalisering

De digitalisering van onze samenleving heeft een grote invloed in de mate waarop we om kunnen gaan met mobiliteit. Het wordt ons makkelijker gemaakt om *real-time* informatie te geven over bijvoorbeeld het aantal beschikbare parkeerplaatsen of de mate van congestie. Door deze informatie is het ook makkelijker om systemen te delen. Er kunnen afrekenmodules worden gekoppeld en bedrijven kunnen systemen gaan delen, om zo gebruik te maken van elkaars parkeerplaatsen. Deelparkeren wordt gestimuleerd.

Vrienden van Hanzeland en initiatieven

City Developer-S maakt onderdeel uit van Vrienden van Hanzeland. Dit is een netwerk van betrokkenen uit Hanzeland in Zwolle. Dit collectief bestaat uit ondernemers, de gemeente Zwolle, Hogeschool Windesheim, bedrijven uit het gebied en tegenwoordig ook zelfs bewoners.

Zij komen samen, om plannen te maken en ideeën te scheppen.

Het is een smeltkroes waarin wordt gewerkt aan de transitie van Hanzeland, door te denken én te doen. Ieder doet dit vanuit zijn eigen kracht, maar tegelijkertijd vanuit een gemeenschappelijke droom; de visie voor het gebied. Op deze manier wordt gezorgd dat iedereen dezelfde richting op werkt. Parallel aan deze gedachte worden kleine en grote initiatieven genomen om het verschil te maken (Van Dieren, bijlage V). Die nieuwe initiatieven hebben veel met identiteit van een gebied te maken.

&Morgen

De wijze waarop mensen zich bewegen in een gebied, hoe ze er heen gaan en wat ze er kunnen doen. Levende plinten zijn daarom ook een belangrijk onderdeel, om die identiteit te creëren. Vanuit zo'n netwerk als Vrienden van Hanzeland worden dan coalities gevormd van partijen die belang hebben om een idee samen verder uit te bouwen.

Movez is een voorbeeld van een initiatief dat ontstaan is uit dit denken over mobiliteit. Het is hierbij belangrijk om heel direct contact te hebben met alle betrokkenen. Bewoners, bedrijven, de Gemeenten en mobiliteitsexperts. Die kunnen van de gemeente zijn, maar juist ook adviseurs van een bedrijf als &Morgen. Dit is omdat een gemeenteambtenaar soms vast zit in het (parkeerbeleid), terwijl een adviseur vrijer kan denken.

5.6 Resultatenanalyse casusonderzoek

De meest relevante resultaten van de in het eerder gepresenteerde onderzoek zullen hier met elkaar worden vergeleken. Het doel van deze analyse is om patronen te ontdekken om op deze manier een conclusie te kunnen trekken uit het uitgevoerde onderzoek.

In onderstaande tabellen staan ten behoeve van het overzicht per gemeente en daarna ingezoomd op de onderzochte gebieden de belangrijke punten van de resultaten die eerder in dit hoofdstuk al zijn gepresenteerd. In deze analyse worden de eerder in hoofdstuk 5 beschreven resultaten als input gebruikt. Het interview met de ontwikkelaar is ook opgenomen in deze analyse. Omdat niet elk thema van toepassing was om in dit interview te bespreken, zal daarom in enkele gevallen n.v.t. staan.

A Beleid

Gemeenten

Gemeente	Belangrijke punten
Utrecht	» Mobiliteitsplan aanwezig » Sterke inzet op mobiliteit, veel plannen » Koppeling met ruimtelijke structuur » Actieve samenwerking tussen afdelingen binnen organisatie
Zwolle	» Mobiliteitsplan aanwezig » Mobiliteit moet kwaliteit van wonen en werken stimuleren en economische positie verhogen. » Koers van gemeente verandert. Meer aandacht voor fiets en OV. » Parkeerbeleid noemt flexibele omgang parkeerplaatsen en verlaging autogebruik voor bedrijventerreinen. » Gebiedsmobiliteitsaanpak » Interne organisatie is in orde, helder beleid en samenwerking. Overzicht mist soms wel, daardoor wens naar directe projectaanpak, waarbij beleidsplannen gekoppeld worden.
Hilversum	» Geen mobiliteitsplan aanwezig » Centrumvisie gaat kort in op bereikbaarheid, met focus op auto. » Structuurvisie uit 2013 noemt al toepassen van mobiliteitsmanagement als doel voor toekomst » In parkeerbeleid van afgelopen jaren mobiliteit vooral opgevat als flankerend » Sinds 2017 meer focus om mobiliteit en meer belang voor fiets en OV » Samenwerking afdelingen is in orde. Afdelingen werken samen in vergaderingen over mobiliteit met bedrijventerreinen.

Wat direct opvalt is dat niet alle gemeenten een apart mobiliteitsplan hebben. De gemeenten Utrecht en Zwolle hebben dit wel, maar Hilversum niet. In deze gemeente is het beleid over mobiliteit meer als onderdeel van visiedocumenten opgepakt, in plaats van dat er een apart beleidsdocument voor is opgesteld. Tot voor kort was de focus in deze gemeente ook nog niet sterk gericht op mobiliteit, maar werd dit vooral opgevat als flankerend beleid. terwijl dit in de Gemeente Utrecht al wel sterk het geval was.

Hier zijn al vele plannen gemaakt en wordt actief ingezet op stimuleren van fiets en OV. Zwolle heeft intern deze koers ook al ingezet, maar dit is nog niet terug te zien in de beleidsstukken, die nog veel inzetten op autoverkeer.

Er valt een trend te signaleren waarbij gemeenten de laatste jaren meer oog krijgen voor het belang van een andere opvatting van de mobiliteit in de gemeente. Utrecht zet deze koers al jaren in, maar Zwolle en Hilversum zijn dit later in gaan zien. Anno 2017 voeren deze gemeenten ook actief werkzaamheden uit om zich meer te verdiepen in mobiliteit en de problemen meer te benaderen vanuit oplossingen voor fiets en OV. De auto heeft ook hier voor veel ontwikkelingen geen prioriteit meer.

De interne samenwerking binnen de gemeente wordt voor elke gemeente als goed omschreven door de betrokken ambtenaren. Er wordt actief samengewerkt en werkzaamheden zijn op elkaar afgestemd.

In Utrecht worden problemen integraal aangepakt, met een benadering vanuit verschillende thema's, waarbij meerdere afdelingen betrokken zijn. Het doel hiervan is om tot een integrale oplossing te komen. In Hilversum werkt men samen in vergadermodellen voor bedrijventerreinen.

In Zwolle is dit ook het geval, alleen wordt hier een probleem gesignaleerd. Soms is er weinig overzicht.

Voor gebiedsontwikkelingen is het daarom belangrijk om een projectaanpak te hebben, waarbij verschillende afdelingen het afdelingsspecifieke beleid met elkaar samenbrengen tot een intern samenhangende aanpak.

Gebieden en ontwikkelaar

Gebied	Belangrijke punten
Merwede-kanaalzone	» Merwedekanaal wordt beleidsmatig gezien onderdeel van de binnenstad » Voor gebied wordt losse eis » Maatwerk voor mobiliteit. Vrijheid voor gebied m.b.t. parkeren, maar politiek verhaal.
Hanzeland	» Gebied ondervindt problemen t.g.v. oud beleid uit jaren '90. » Proces voor gebiedsaanpak is bezig. Hierbij niet alleen kijken naar praktische aanpassingen voor korte termijn, maar ook naar groter geheel. » Adaptief optreden is vereist.
Centrum	» Mobiliteit wordt voor centrum vooral gezien als flankerend. » Infrastructurele aanpassingen worden als belangrijker genoemd in het beleid.
Ontwikkelaar	» N.v.t.

De mate waarin er beleid op vlak van mobiliteit is gemaakt, verschilt sterk per gebied. Dit ligt ook aan de aard van de ontwikkelingen en het soort gebied waar het om gaat. De Merwedekanaalzone is een gebied dat nog tot ontwikkeling moet komen. Hierdoor heeft de gemeente hier concrete plannen op.

Voor het Centrum in Hilversum is er nog geen beleid dat expliciet spreekt over mobiliteit. Het is hier opgevat als ondersteunend aan een groter geheel van ruimtelijke kwaliteit. De aantrekkingskracht in het gebied moet worden verhoogd.

Zwolle is bezig met het proces voor een gebiedsaanpak, waarin praktische oplossingen komen voor de problemen die nu spelen, maar daarnaast ook moet worden gekeken naar de lange termijn, om strategische oplossingen te kunnen bedenken.

B Omgevingsvisie

Gemeenten

Gemeente	Belangrijke punten
Utrecht	» Gemeente is actief bezig met omgevingswet. Eerste gemeente met Omgevingsvisie » Visie als belangrijk middel om nieuwe ontwikkelingen aandacht te geven » Belang bij creëren van prikkels die een lager autogebruik mogelijk maken. » Doel is om een aantrekkelijk stedelijk gebied te creëren
Zwolle	» Programma om Omgevingsvisie op te stellen. » Vraagstukken voor de inhoud. Welke wisselwerking is er tussen visie en gebied? Mobiliteit is een belangrijke eis. » Uitwerking van gebied moet invloed hebben op grotere schaal, van stad, regio en land.
Hilversum	» Werkzaamheden voor Omgevingsvisie zijn voor mobiliteit nog niet op gang gekomen » Omgevingsvisie zal vooral gericht zijn op veranderende rol van Gemeente, waarbij de gemeente wat betreft haar rol als wegbeheerder haar verplichtingen behoudt, » Ambitie om op een andere manier om te gaan met mobiliteit. Omgevingsvisie is een manier om deze koers te verwerken in beleid.

Als eerste gemeente van Nederland heeft Utrecht een eerste versie van een Omgevingsvisie gepresenteerd en is dus al vergevorderd met haar programma omtrent het opstellen hiervan. Hierin worden mobiliteit en transformatiegebieden als belangrijke thema's gezien, waar veel aandacht aan wordt besteed.

Zwolle is ook al actief bezig, maar ziet nog vraagstukken voor de inhoud van de Omgevingsvisie. De vraag is hier alleen hoe er in de Omgevingsvisie een verbinding kan worden gemaakt met de eisen die specifiek voor een bepaald gebied gelden. Met name de inhoud van de gebiedsaanpakken en dan thema's als mobiliteit, kunnen een invloed hebben op de visie.

In Hilversum bevinden de werkzaamheden zich nog in een beginfase. De gesprekken zijn al wel op gang, maar echte inhoud is er nog niet. Dit is met name het geval voor mobiliteit. De gemeente heeft wel de ambitie om haar veranderde opinie over het thema mobiliteit, die momenteel nog niet terug te vinden is in haar beleidsstukken, door middel van de Omgevingsvisie vorm te geven.

In deze visie zal de veranderende rol van de overheid een belangrijk onderdeel vormen, zonder de huidige verplichtingen als wegbeheerder los te laten.

Gebieden en ontwikkelaar

Gebied	Belangrijke punten
Merwede-kanaalzone	» Transformatiegebieden moeten expliciet worden genoemd in de Omgevingsvisie. » Zorgen voor instrument om eigenaren en ontwikkelaars aan te zetten om lager autogebruik te stimuleren in de ontwikkelingen.
Hanzeland	» Omgevingsvisie kan een oplossing bieden voor onduidelijkheden op gebied van mobiliteit. » Flexibiliteit is belangrijk. Snelle oplossingen, maar wel aanpasbaar zijn bij nieuwe ontwikkelingen. » Adaptiviteit belangrijk.
Centrum	» Inhoud over Centrum voor in Omgevingsvisie is nog niet bekend.
City Developer-S	» N.v.t.

Als transformatiegebied wordt de Merwedekanaalzone expliciet genoemd in de Omgevingsvisie. Voor dit gebied is het van belang om een instrument te ontwikkelen dat eigenaren en ontwikkelaars aanzet om een verlaging van het autogebruik voor de Merwedekanaalzone te stimuleren. Het doel is om de visie als middel te gebruiken om een stedelijk gebied te kunnen creëren, waarin verblijven aangenaam is en waar de fiets

het meest belangrijke vervoersmiddel wordt. Dit vraagt eisen over de infrastructuur in het gebied en de mate waarin gebouwen en omgeving het fietsgebruik stimuleren.

Voor Hanzeland wordt de Omgevingsvisie gezien als een mogelijkheid om oplossingen te bedenken voor de mobiliteitsproblemen in de wijk. Flexibiliteit en adaptiviteit is hier belangrijk. Oplossingen op de problemen van nu zijn gewenst, maar voor de toekomst moet deze ook aanpasbaar zijn aan de problemen die eventueel dan spelen. Dit is om te voorkomen dat zich hetzelfde voordoet als nu.

Dit proces is in Hilversum nog maar kort bezig, daardoor valt er nog weinig te zeggen over de inhoud met betrekking tot het Centrum.

C Beter Benutten en mobiliteitsmanagement

Gemeenten

Gemeente	Belangrijke punten
Utrecht	» Beter Benutten leidt tot oplossingen, maar deze zijn voor de korte termijn » Praktische oplossingen kunnen dienen als input voor nieuwe ontwikkelingen
Zwolle	» Projecten Beter Benutten zijn voor Zwolle gericht op regionale bereikbaarheid en verbeteren van mobiliteit voor bedrijventerreinen. » Onder duidelijke invloed van Beter Benutten is een actieprogramma opgesteld, waarin een aantal zaken uit de mobiliteitsvisie. » Meer inzetten op belang van de fietser
Hilversum	» Beter Benutten-projecten actief vanuit Metropoolregio Amsterdam: Ontwikkeling fietsapp, om autogebruikers te stimuleren met de fiets naar het werk te komen en spits te mijden. » Deeffietsensysteem in Kerkelanden, bedrijventerrein aan de rand van de stad. » Logistiek verkeer op bedrijventerreinen wordt gebundeld.

Zoals te lezen valt in de resultaten, zijn in Utrecht een aantal projecten gerealiseerd, zoals het aanleggen van fietsstraten en het stimuleren van fiets en OV-gebruik. Deze oplossingen zijn echter allemaal oplossingen voor de korte termijn. Net als in Hilversum worden de uitkomsten van deze projecten, of ze nou geslaagd zijn of mislukt, gebruikt om nieuwe plannen te kunnen realiseren.

De Beter Benutten-projecten hebben daarnaast de gemeenten meer laten inzetten op de fiets, waardoor dit ook een belangrijker positie heeft kunnen krijgen binnen de organisatie van die gemeenten. Allen zien ze de fiets als belangrijk vervoersmiddel.

Gebieden en ontwikkelaar

Gebied	Belangrijke punten
Merwede-kanaalzone	» Merwedekanaalzone kan profiteren van maatregelen op domein van mobiliteit op andere plekken Utrecht » Gemeente Utrecht en Hogeschool Windesheim bezig om een toolkit te bedenken waarin oplossingen voor fysieke omgeving, infrastructuur, openbare ruimte en gebouwen zijn verwerkt, om te kunnen optreden voor het thema mobiliteit.
Hanzeland	» Voor Hanzeland wordt mobiliteit gezien als een middel om te verbinden. Niet alleen plekken, maar ook sociaal gezien. » In mobiliteitsaanpak wordt mobiliteit daarom direct gekoppeld aan verblijf- en ontmoetingsfuncties in de wijk. » Projecten in het gebied zijn gericht op verbinden van bedrijven door mobiliteitssystemen te koppelen. Deelparkeer- en deelfietssystemen.
Centrum	» Mobiliteitsmanagement geen doel, maar een middel voor kwalitatieve verbinding. » Mogelijkheden voor stimuleren gebruik van OV en fiets, infrastructurele aanpassingen

	» In recent verleden een experiment met inbandige fietsparkeerplekken uitgevoerd. Proef is 'mislukt', maar heeft er wel toe geleid dat de gemeente door de gemaakte fouten te corrigeren en beter onderzoek te doen, nu komt tot plannen die bestand zijn tegen de eerder gemaakte fouten.
City Developer-S	» In Zwolle onderdeel van projecten die voortkomen uit Beter Benutten. Movez, een project dat deelgebruik stimuleert.

Op gebiedsniveau valt op dat mobiliteit veelal niet zozeer als doel wordt gezien, maar juist ook als middel om te verbinden. Dit is vooral het geval in Hanzeland en Centrum Hilversum, wat ook te verklaren is, aangezien het voor de Merwedekanaalzone om een transformatiegebied gaat, waarbij mobiliteit meer opgevat wordt als een middel om problemen in de toekomst te voorkomen. Het verbinden is belangrijk. Niet alleen op fysiek en kwalitatief vlak, maar daarnaast ook op sociaal vlak. Daarom worden voor Hanzeland ook mobiliteitsoplossingen direct gekoppeld aan verblijf- en ontmoetingsfuncties, waar bewoners, studenten en werknemers van bedrijven samen komen. De mobiliteitsoplossingen hier gaan dan ook met name over deelsystemen voor parkeerplaatsen en gedeeld auto- en fietsgebruik.

D Aanpak gebiedsontwikkeling

Voor dit onderwerp zijn alleen de onderzochte gebieden en City Developer-S beschreven, omdat dit onderwerp zeer gebiedsgericht was.

Gebied	Belangrijke punten
Merwede-kanaalzone	» Transformatiegebied met grootschalige stedelijke ontwikkelingen. Reeds gebouwde woningbouwprojecten zijn al uitgevoerd met laag autobezit en -gebruik als uitgangspunt. » Merwedekanaalzone is een gebied met kansen voor duurzame mobiliteit. » Ligging is van invloed. Dicht bij het centrum en naast het station. » Gemeente voert onderzoek om aan te kunnen tonen dat voor de Merwedekanaalzone de auto een minder belangrijke rol heeft.
Hanzeland	» Gebiedsaanpak is onderdeel van beleid van de gemeente. Directe samenwerking. Vrienden van Hanzeland » Gebiedsontwikkeling wordt niet alleen opgevat als een fysiek vraagstuk, maar net zo zeer een sociaal vraagstuk. » Mobiliteit kan een middel zijn voor het bijeenbrengen van mensen, door live ontmoetingen. » Praktische oplossingen zijn belangrijk om de problemen van nu te verhelpen, maar strategisch denken is hierbij ook belangrijk. Oplossingen moeten daarom flexibel en adaptief zijn.
Centrum	» De werkzaamheden voor het Centrum zijn vooral gericht op een kwalitatieve verandering en het oplossen van de parkeerproblemen voor auto en fiets. » Verkeer is een resultaat, het is onmogelijk om een maximum voor verkeer te stellen, maar er kan wel actief worden gewerkt om veranderingen te brengen.
City Developer-S	» Integrale gebiedsontwikkeling: Ontwikkeling is niet alleen een gebouw, » Onorthodoxe samenwerkingen: direct samenwerken » Lange termijn denken » Ontwikkelen van gebouw kan doorwerken op gebied.

Uit het gevoerde onderzoek en de gesprekken die zijn gevoerd, valt af te leiden dat de vorm van ontwikkelingen die plaatsvinden een grote invloed uitoefenen in de mate waarin belang wordt gehecht aan mobiliteit. De Merwedekanaalzone is een transformatiegebied en dus wordt hier met name gekeken hoe mobiliteit een bijdrage kan leveren aan een nieuwe wijk. De reeds gebouwde projecten zijn al uitgevoerd met laag autobezit als uitgangspunt. De Gemeente Utrecht onderzoekt voor dit gebied hoe aan te tonen valt dat er in de toekomst minder vraag is naar ruimte voor de auto, waardoor dit gebied kan worden ontwikkeld met het oog op duurzame mobiliteit.

Met name omdat het gebied zo centraal gelegen is en dicht bij binnenstad en station, liggen die kansen er voor dit gebied.

Voor Hanzeland ligt de focus meer op de kwalitatieve verbetering van het gebied. Dit vraagt een veel socialer aanpak. Het koppelen van bedrijven, ondernemers, bewoners en studenten is hier belangrijk. Dat vraagt ook om andere oplossingen. Praktische korte termijnoplossingen zijn gewenst, maar deze moeten wel flexibel genoeg zijn om in de toekomst ook nog van nut te kunnen zijn. Het Centrum zit hier enigszins tussenin, omdat het aan de ene kant gaat om die kwalitatieve herontwikkeling van het gebied, maar rond het Station wordt nieuwbouw gerealiseerd en is de aanpak dus vergelijkbaar met die in de Merwedekanaalzone.

E Mogelijkheden koppeling mobiliteitsmanagement en gebiedsontwikkeling

Gemeenten

Gemeente	Belangrijke punten
Utrecht	» Gemeente zoekt naar instrumenten om ontwikkelaars en eigenaren aan te zetten tot het creëren van duurzame mobiliteit. » Er zijn vragen onder ambtenaren over verplichting van mobiliteitsmaatregelen. Een aanpak als in het VK, waarbij ontwikkelaars een mobiliteitsplan moeten indienen, is daarom interessant, maar dit moet worden onderzocht. » Meer vrijheden geven aan ontwikkelaars om minder parkeerplaatsen te realiseren. » Een mogelijke mobiliteitsheffing voor bewoners en bedrijven in het gebied, waarbij de auto in de hoogste schaal zit.
Zwolle	» Collectieven als een BIZ, zoals ZwolleFonds voor de binnenstad, zijn een kans om mobiliteitsmanagement te koppelen. Mobiliteit draagt namelijk ook bij aan de aantrekkelijkheid van een gebied.
Hilversum	» De gemeente ondervindt soms problemen met het aanzetten van bedrijven tot mobiliteitsmanagement » Gemeente moet rol aanpassen, meer directer contact met bedrijven » Bedrijven medeverantwoordelijk stellen voor aantrekken van verkeer is een te onderzoeken optie. » Bedrijfsvereniging actief, waar gesprekken worden gevoerd over ruimtelijke ordening en infrastructuur. Niet alle bedrijven zijn betrokken. » Al in 2008 de wens geuit voor een mobiliteitsfonds, maar nooit tot stand gekomen.

Uit het onderzoek is af te leiden dat het voor de gemeente nog een zoektocht is om de juiste instrumenten te bedenken die kunnen leiden tot een praktische toepassing van mobiliteitsmanagement. Er valt af te leiden dat er intern reeds wordt gekeken naar de mogelijkheden tot verplichting van mobiliteitsmanagement. Utrecht onderzoekt of het mogelijk is om voor nieuwe gebieden een mobiliteitsheffing in te stellen en Hilversum overweegt de optie om bedrijven medeverantwoordelijk te stellen voor het aantrekken van verkeer.

Utrecht ziet mogelijkheden voor het voeren van een flexibeler parkeerbeleid voor ontwikkelingen. Het beleid legt ontwikkelaars te veel regels op, terwijl deze ook duurzamere oplossingen zouden kunnen bedenken, die de invloed van de auto sterk verminderen.

In de gemeenten zijn bedrijven onderling verenigd in verschillende collectieven. In Hilversum is een bedrijfsvereniging actief. Dit is de koppeling van bedrijven en ondernemers naar de gemeente als het gaat om infrastructuur en ruimtelijke ordening. Hier liggen kansen voor mobiliteit, omdat dit thema direct te maken heeft met deze twee andere thema's.

Gebied	Belangrijke punten
Merwede-kanaalzone	» Mobiliteitsmanagement niet als oplossing achteraf zien, maar al toepassen in een vroeg stadium van het gehele proces van de ontwikkeling. » Een marktpartij met kennis van mobiliteitsmanagement koppelen aan gebiedseigenaren en ontwikkelaars. » Mitigerende maatregelen voor te lange termijn treffen, om zo de kwaliteit van de mobiliteit in het gebied te waarborgen. »
Hanzeland	» Voor Hanzeland is BIZ minder geschikt, omdat in deze wijk ook bewoners moeten worden betrokken. Niet mogelijk in een BIZ. » Een eigen gebiedsfonds oprichten, waarin bewoners, vastgoedeigenaren, maar ook bewoners en andere betrokkenen die zich niet fysiek in het gebied bevinden samen deelnemen. » De financiële middelen van zo een gebiedsfonds kunnen worden ingezet ter financiering van mobiliteitsmaatregelen, maar ook van kwalitatieve aanpassingen van de openbare ruimte in de wijk, om de verblijfswaarde te verhogen.
Centrum	» Voor het centrum was een BIZ, maar niet meer. » Centrummanager actief. Koppelt bedrijven en ondernemers in gebied met gemeente. Hier wordt gesproken over mobiliteitsmanagement, maar kansen om dit uit te bouwen.
City Developer-S	» Mobiliteit moet niet puur op locatie-niveau worden benaderd, maar integraal worden aangepakt. Daarbij moet het fysieke en het sociale aspect worden meegenomen. Gebruik maken van elkaars mogelijkheden, om zo elkaar te helpen en meer samenhang in een gebied te scheppen.

In de resultaten valt op dat men mobiliteitsmanagement niet meer zomaar als een oplossing achteraf ziet, maar dat de benadering meer is om het vooraf in het proces plaats te laten vinden. Voor de Merwedekanaalzone, een transformatiegebied, is dit het meest van toepassing, omdat hier een volledig ontwikkelingsproces in gang is. Hilversum en Zwolle zien die mogelijkheden echter ook, door mobiliteit te koppelen aan gesprekken met betrokkenen.

In geen van de onderzochte gebieden is een BIZ aanwezig. Uit de gevoerde interviews is gebleken dat dit ook niet direct gewenst is als oplossing voor de problemen in het gebied. In plaats daarvan wordt veel sterker ingezet op direct en concreet contact. Leren van de praktijk. Door spontane initiatieven.

In de werkzaamheden van de ontwikkelaars van City Developer-S wordt mobiliteit niet opgevat als iets dat zich beperkt tot een locatie, tot een gebouw of een bedrijf, maar moet integraal worden benaderd. De koppeling van het fysieke en het sociale aspect is daarbij belangrijk. Door mensen te verbinden en elkaar gebruik te laten maken van elkaars mogelijkheden, kan er samenhang in een gebied komen. Dit zorgt voor een verhoging van de kwaliteit van het gebied en heeft tot gevolg dat men slimmer gaat reizen en beter op elkaar afstemt, wat de mobiliteit van het gebied verhoogt.

6. Conclusie

Aan het eind van dit onderzoek kan de conclusie gegeven worden op de resultaten die voortkomen uit de vraag: **Op welke manier kan mobiliteitsmanagement worden toegepast bij gebiedsontwikkeling?**

Dit onderzoek is uitgevoerd met een beperkte onderzoeksgroep, dus de resultaten zijn puur illustrerend. In deze conclusie is een koppeling gemaakt tussen de thematische opzet van het casusonderzoek en de deelvragen, om zo een antwoord te kunnen formuleren op de onderzoeksvraag.

In welke mate passen gemeenten mobiliteitsmanagement toe bij gebiedsontwikkeling?

Er is een verschil te vinden in de mate waarin de onderzochte gemeenten beleid op mobiliteit hebben opgesteld. Het viel hierbij op dat dit voor de grootste gemeente het meest was en voor de kleinste het minst. De auto had altijd een grote rol, waardoor mobiliteitsmanagement een mindere rol speelde, maar anno 2017 nemen fiets en duurzame mobiliteitsoplossingen een belangrijker positie in. Er wordt ingezet op het stimuleren van deelfiets- en parkeersystemen.

De samenwerking tussen afdelingen functioneert bij de onderzochte gemeenten over het algemeen goed. Alleen is het wel zo dat dit voor gebiedsontwikkeling niet altijd het geval is, omdat afdelingen te veel vanuit hun eigen beleid werken. Er is daarom de vraag om het afdelingsspecifieke beleid meer samen te brengen tot één gebiedsgericht beleidsstuk. De gebeurtenissen rond de Omgevingswet vormen in dit vraagstuk een belangrijk kenterpunt in de wijze waarop men te werk gaat. Ambtenaren zien het namelijk als een kans om mobiliteit een meer prominente rol te geven in de Omgevingsvisie die moet worden opgesteld en meer integraal te werk te gaan.

Hoe past men mobiliteitsmanagement toe en hoe reëel is het om mobiliteitsmanagement verplicht te stellen?

In dit onderzoek zijn maatregelen onderzocht, die mogelijk kunnen bijdragen aan het toepassen van mobiliteitsmanagement bij gebiedsontwikkeling. De Britse Travel Plans waren daar onderdeel van. Uit het onderzoek is gebleken dat gemeenten niet direct bereid zijn om een werkwijze zoals in het VK toe te gaan passen, maar intern worden toch de mogelijkheden onderzocht om maatregelen te stellen. Terugkoppelend naar de deelvraag die is gesteld voor dit onderzoek, kan gesteld worden dat het geen reële optie is om mobiliteitsmanagement verplicht te stellen op een manier zoals in het buitenland wordt gedaan, maar dat er een vorm wordt gezocht die past in het Nederlands systeem.

Als verplichting niet de gewenste manier is om mobiliteitsmanagement toe te passen, wat dan wel? Vrijheid, binnen bepaalde kaders, is daarin het juiste antwoord.

Daarnaast is gebleken dat er niet één bepaalde aanpak is voor een gebied. Per gebied verschilt dit sterk. Elk gebied heeft zijn eigen kwaliteiten en problemen en een andere context. Maatwerk is daarom het belangrijkste woord.

Voor de overheid is het een zoektocht om praktische oplossingen in één lijn te brengen met het strategisch beleid, zodat het elkaar versterkt en zo veel meer inspeelt op de vraag vanuit de gemeenschap en de markt. In het samenbrengen van deze twee vragen ligt voor &Morgen een kans.

7. Aanbevelingen

Als praktisch antwoord op de onderzoeksvraag, zijn er aanbevelingen gedaan voor de gemeenten en voor &Morgen zelf.

7.1 Aanbevelingen aan gemeenten



Zet nog sterker in op duurzame mobiliteit

De toekomst eist grote veranderingen in het vervoersgebruik. Gemeenten moeten daarom durven in te zetten op deze verandering. Maak beleid dat nog sterker gericht is op fiets, duurzaam OV en schone, slimme voertuigen. In de Omgevingsvisie liggen kansen voor gemeenten om dit toe te passen.



Geef vrijheid aan de markt

In plaats van nog meer te verplichten, is het verstandiger als gemeenten nog directer samenwerken met de markt. Voorwaarde is hierbij dat de gemeente strakke kaders opstelt met betrekking tot mobiliteit, maar binnen die kaders moeten bedrijven, ontwikkelaars e.d. veel vrijheid kunnen krijgen. Dit stimuleert ontwikkelingen.



Leer van de praktijk en plan strategisch

Analyseer de resultaten van uitgevoerde projecten en gebruik deze voor nieuwe strategische planvorming. Gebruik de negatieve effecten voor het opstellen van mitigerende maatregelen. Dit zorgt ervoor dat ontwikkelingen sterker bestand zijn tegen de toekomst. De positieve effecten moeten uiteraard worden benut om ontwikkelingen nog sterker te maken.



Laat afdelingen beter samenwerken

Om een doelmatige aanpak van het implementeren van plannen mogelijk te maken, moeten gemeenten beter kijken naar hun interne organisatie. Onderling beleid moet beter op elkaar worden afgestemd en direct contact is van belang. De Omgevingsvisie is hiervoor een kans.

7.2 Aanbevelingen aan &Morgen



Ontwikkel een sterke interne visie

Om een aantrekkelijk dienstenpakket aan te kunnen bieden dat gericht is op het domein gebiedsontwikkeling, vanuit de kracht van het bedrijf, moet &Morgen voor zichzelf helder hebben welke visie het heeft op gebiedsontwikkeling. Dit wordt al gedaan door samen na te denken over deze visie en dit onderzoek draagt daar ook aan bij.



Zorg voor verbinding

Betrokkenen uit een gebied moeten worden samengebracht. De manier waarop dat moet gebeuren, is volledig gebiedsafhankelijk, maar een aantal zaken zijn hier belangrijk. 'Live' contact is belangrijk, dus zorg dat een gebied voldoende plekken heeft waarin mensen elkaar ontmoeten, zoals aantrekkelijke plekken in de plint van een woongebouw, waar men koffie kan drinken en van elkaar kan leren. Sociale media en communicatiemiddelen verbinden mensen op momenten dat ze niet fysiek samen kunnen komen. Zet bij bedrijven daarom in op het lanceren van sociale media, om onderling te koppelen.



Maak maatwerk mogelijk

Gebiedsontwikkeling vraagt om maatwerk. Elk type ontwikkeling heeft namelijk een ander soort eis. Stel daarom een aantal typen vast en ontwikkel voor elk van deze typen een format op. Dit format moet flexibel genoeg zijn om aan te kunnen passen aan de eisen die een bepaald gebied kan hebben.



Bied diensten aan bij ontwikkelaars

De eis vanuit gemeenten om mobiliteitsmanagement eerder in het proces van gebiedsontwikkeling te laten plaatsvinden, speelt mee bij de manier waarop &Morgen haar diensten moet aanbieden.

Het biedt namelijk kansen voor &Morgen als zij direct in gesprek gaat met gebiedsontwikkelaars.

&Morgen heeft de juiste expertise en middelen om ervoor te kunnen zorgen dat ontwikkelaars het belang van mobiliteitsmanagement in gaan zien.

Referenties

- &Morgen. (sd). *Mobiliteitsmanagement*. Opgeroepen op februari 6, 2017, van website van &Morgen: <http://www.enmorgen.nl/mobiliteitsmanagement/>
- Baarda, D., de Goede, M., & Teunissen, J. (2009). *Basisboek Kwalitatief Onderzoek*. Groningen: Noordhoff. Opgeroepen op februari 21, 2017
- Bertolini, L., & le Clerq, F. (2003, april 1). *Urban Development without more Mobility by Car? Lessons from Amsterdam, a Multimodal Urban Region*. Opgeroepen op februari 13, 2017, van Environment and Planning: <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1068/a3592>
- Beter Benutten. (2013, december 5). *Grip op gedrag - Inspiratie voor het vervolg van Beter Benutten*. Opgeroepen op februari 7, 2017, van Beter Benutten: <http://beterbenutten.nl/assets/upload/files/Rapport%20Grip%20op%20Gedrag%205%2012%202013.pdf>
- Beter Benutten. (2014, januari 31). *Over Beter Benutten*. Opgeroepen op februari 13, 2017, van YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=JlzAsgdj8Pw>
- Beter Benutten. (2016). *Programma Beter Benutten Vervolg - Kaart*. Opgeroepen op april 24, 2017, van http://beterbenutten.nl/assets/upload/Kaart%20Beter%20Benutten%20Vervolg_VGR_Najaar%202016.pdf
- Bos, J., & Harting, E. (2006). *Projectmatig creëren 2.0*. Schiedam: Scriptum. Opgeroepen op februari 6, 2017
- CBS. (2013, januari 1). *Bevolking vier grote steden groeit tot 2040 met 333 duizend inwoners*. Opgeroepen op april 3, 2017, van website van Centraal Bureau voor de Statistiek: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2013/01/bevolking-vier-grote-steden-groeit-tot-2040-met-333-duizend-inwoners>
- CROW-KpVV / IenM. (2016, december). *Meer bereiken met een brede blik op mobiliteit*. Opgeroepen op februari 10, 2017, van website van CROW: <https://www.crow.nl/documents/kpVV-kennisdocumenten/meer-bereiken-met-brede-blik-dec-2016.aspx?ext=.pdf>
- CROW-KpVV. (2016, juni). *V&V Bericht - NIEUWE OMGEVINGSWET VRAAGT AFSTEMMING RUIMTE EN MOBILITEIT*. Opgeroepen op maart 31, 2017, van website van CROW-KpVV: https://www.crow.nl/getmedia/fbe5fbc2-cc13-43b3-b243-bd3391650aac/V-V-bericht-169_web.pdf.aspx?ext=.pdf
- CROW-KpVV. (2017, april 13). *Terugblik themabijeenkomst Omgevingswet en mobiliteit*. Opgeroepen op april 13, 2017, van website van CROW-KpVV: https://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/terugblik-themabijeenkomst-omgevingswet?page=1&searchsort=date&pagesize=10&parenturl=/Vakgebieden/Verkeer-en-Vervoer/Bibliotheek&utm_medium=email&utm_campaign=Reeks+omgeving&u

- De Audit. (2015). *Wetsvoorstel Omgevingswet*. Opgeroepen op maart 31, 2017, van website Over Omgevingswet: <http://www.omgevingswet.nl/index.php/wetsvoorstel/artikel-1-1-begripsbepalingen/>
- de Zeeuw, F. (sd). *Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling*. Opgehaald van website van TU Delft: <https://www.tudelft.nl/bk/over-faculteit/afdelingen/management-in-the-built-environment/organisatie/leerstoelen/praktijkleerstoel-gebiedsontwikkeling/>
- de Zeeuw, F., Franzen, A., & van Rheenen, M. (2011). *Gebiedsontwikkeling in een andere realiteit: Wat nu te doen?* Opgeroepen op februari 21, 2017
- Dpt. Communities and Local Government. (2012, maart 27). *National Planning Policy Framework England*. Beleidsdocument, Government of the United Kingdom, Department for Communities and Local Government, London. Opgeroepen op februari 16, 2017, van https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/60777/2116950.pdf
- Eurlings, C., & Huizinga-Heringa, J. (2010, april 27). *Wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten [Kamerstuk]*. Opgeroepen op april 2, 2017, van Officiële bekendmakingen.nl: <https://zoek.officiëlebezoekingen.nl/dossier/32377/kst-32377-3?resultIndex=43&sorttype=1&sortorder=4>
- Gemeente Hilversum. (2008). *Nota Parkeerbeleid*. Opgeroepen op mei 19, 2017, van website van Parkeerbeleid Hilversum: <http://www.parkerenhilversum.nl/Parkeerbeleid%20definitieve%20nota%202008.pdf>
- Gemeente Hilversum. (2013, mei 15). *Structuurvisie Hilversum 2030*. Opgeroepen op mei 19, 2017, van online structuurvisie Hilversum: <http://www.structuurvisiehilversum.nl/>
- Gemeente Hilversum. (2015, november 18). *Centrumvisie Hilversum*. Opgehaald van website van Centrum Hilversum: <http://centrumhilversum.nl/wp-content/uploads/2015/11/830230-60-Centrumvisie-A4-Li.pdf>
- Gemeente Hilversum. (2017, januari 2). *Parkeerbeleid algemeen*. Opgeroepen op mei 19, 2017, van website van Gemeente Hilversum: https://www.hilversum.nl/Home/Parkeren/parkerenbeleid/Parkeerbeleid_Algemeen
- Gemeente Utrecht. (2011, juni). *Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar*. Opgeroepen op mei 10, 2017, van website van Goudappel Coffeng: <http://www.goudappel.nl/media/files/uploads/Utrechtaantrekkelijkenbereikbaar.pdf>
- Gemeente Utrecht. (2013, februari). *Nota Stallen en Parkeren*. Opgeroepen op mei 10, 2017, van website van Gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/parkeren/NSP2013_Nota-stallen-en-parkeren.pdf
- Gemeente Utrecht. (2016, mei). *Prioritaire gebieden - Merwedekanaalzone*. Opgeroepen op april 2, 2017, van Utrecht MP SO: <http://utrecht.mpso.nl/p4972/prioritaire-gebieden#block14218>
- Gemeente Utrecht. (2016, mei 26). *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen*. Opgeroepen op mei 10, 2017, van website van Gemeente Utrecht:

<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/verkeer/verkeersbeleid/nota-slimme-routes-slim-regelen-slim-bestemmen.pdf>

Gemeente Zwolle. (2008, oktober). *Mobiliteitsvisie*. Opgeroepen op maart 30, 2017, van website bestuursinformatie Zwolle:
[http://bis.zwolle.nl/cms/Bis.nsf/0/d3dd4a8351920fa5c1257508003b65d0/\\$FILE/mobiliteitsplan_web.pdf](http://bis.zwolle.nl/cms/Bis.nsf/0/d3dd4a8351920fa5c1257508003b65d0/$FILE/mobiliteitsplan_web.pdf)

Gemeente Zwolle. (2011). *Koersdocument Parkeren - Parkeernota 2011-2015*. Opgeroepen op maart 31, 2017, van website van Gemeente Zwolle:
https://www.zwolle.nl/sites/default/files/koersdocument_parkeren.pdf

Gemeente Zwolle. (2013, mei 27). *Actieprogramma Mobiliteit 2014-2017 - "De reiziger centraal"*. Opgehaald van website van Gemeente Zwolle:
<http://bis.zwolle.nl/cms/Bis.nsf/69c3e56745d2d1b3c1256eb60042fc66/d001275a61377c74c1257b8d004c40ce?OpenDocument>

Gemeente Zwolle. (2017, maart). *Procesplan Gebiedsontwikkeling Spoorzone*. Opgeroepen op maart 30, 2017, van website bestuursinformatie Zwolle:
<https://www.zwolle.nl/sites/default/files/procesplan-gebiedsontwikkeling-spoorzone-maart-2017.pdf>

Golder, T., Hoefnagels, B., de Ridder, W., & Zeeman, K. (2007). *Innovatie in mobiliteit en bereikbaarheid*. Den Haag: SMO. Opgeroepen op februari 21, 2017

Hilversum Vandaag. (2013, oktober 28). *BIZ in centrum van Hilversum stopt in 2014*. Opgehaald van website Hilversum Vandaag: <http://hilversum.vandaag.nl/biz-in-centrum-van-hilversum-stopt-in-2014/>

Jager, J. (2011). BIZ-wet loopt ten einde: Experiment geslaagd. *BT Bedrijventerrein*, VII(6). Opgeroepen op maart 17, 2017, van
<http://biz.joostmenger.nl/uploads/Artikel%20Experiment%20geslaagd%20BT%202011%20VII%206.pdf>

KiM. (2016, oktober). *Mobiliteitsbeeld 2016*. Opgeroepen op februari 10, 2017, van website van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld>

Menger, J. (2009). *BIZ-wet*. Opgeroepen op maart 16, 2017, van Bedrijven Investerings Zone: <http://biz.joostmenger.nl/index.php?page=wat-is-een-biz>

Ministerie van Economische Zaken. (2015, januari 1). *Wet op de bedrijveninvesteringszones*. Opgeroepen op maart 16, 2017, van Overheid.nl:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0035933/2015-01-01/0/informatie>

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW). (2004, september 30). *Nota Mobiliteit : naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Opgeroepen op februari 9, 2017, van <http://publicaties.minienm.nl/documenten/nota-mobiliteit-naar-een-betrouwbare-en-voorspelbare-bereikbaarh>

Rijksoverheid. (2014, juni 17). *Factsheet I&M Omgevingswet*. Opgeroepen op maart 31, 2017, van website van Rijksoverheid:
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet/documenten/publicaties/2014/06/17/ienm-factsheet-omgevingswet>

- Rijksoverheid. (2015, januari 1). *Wet op de bedrijveninvesteringszones*. Opgeroepen op maart 16, 2017, van Overheid.nl: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0035933/2015-01-01/0/informatie>
- Rijksoverheid. (sd). *Nieuwe omgevingswet maakt omgevingsrecht eenvoudiger*. Opgeroepen op maart 31, 2017, van website van Rijksoverheid: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet/inhoud/vernieuwing-omgevingsrecht>
- RVO. (sd). *'Houd het Eenvoudig, maak het Beter'*. Opgeroepen op maart 31, 2017, van 'Houd het Eenvoudig, maak het Beter', van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland: <http://www.houdheteenvoudig.nl/?set=true>
- Schultz van Haegen, M. (2017, februari). *Een kijkje in de keuken*. Opgeroepen op maart 2, 2017, van website van Beter Benutten: <http://kijkje-in-de-keuken.beterbenutten.nl/februari-2017#>
- Siemensma, P. (2017, februari 15). Mobiliteitsmanagement in VK. (Y. van der Sar, Interviewer) Opgeroepen op februari 15, 2017
- Straatman, M. (2016, februari). *Trends in zakelijke mobiliteit*. Opgeroepen op februari 9, 2017, van Over Mobiliteit: <http://www.overmobiliteit.nl/zakelijk/trends-in-zakelijke-mobiliteit>
- TOD Institute. (2011). *Transportation Options*. Opgeroepen op februari 8, 2017, van website van Transit Oriented Development Institute: <http://www.tod.org/mobility/transport.html>
- TPC. (2016). Opgeroepen op februari 17, 2017, van website van Travel Plan Consultants Ltd.: <https://www.travelplanconsultants.com/travel-plans>
- Transport for London. (sd). *Travel Plan Content*. Opgeroepen op februari 16, 2017, van <https://tfl.gov.uk/info-for/urban-planning-and-construction/travel-plans/travel-plan-content>
- Van Dale. (sd). *De Dikke Van Dale Online - Pro versie*. Opgeroepen op februari 21, 2017, van website van Van Dale: <https://www.vandale.nl/zoeken>
- van der Bijl, R., & de Zeeuw, F. (2009, augustus 8). Integratie openbaar vervoer in gebiedsontwikkeling. *Openbaar Bestuur, Tijdschrift voor beleid, organisatie en politiek*, 19(8). Opgeroepen op februari 10, 2017
- Verdaas, C. (2011, oktober 4). *Zevensprong van Verdaas*. Opgeroepen op april 2, 2017, van CROW.nl: <https://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/zevensprong-van-verdaas?Zoekterm=MKBA&page=1&searchsort=score&pagesize=10&parenturl=/Vakgebieden/Verkeer-en-Vervoer/Bibliotheek>
- ZwolleFonds. (2017). *Over het ZwolleFonds*. Opgeroepen op april 3, 2017, van website van ZwolleFonds: <http://www.zwollefonds.nl/het-fonds/>

Bijlage I Format interviews

De interviews zijn gehouden volgens een zeer losse structuur. Hiervoor zijn voorbeeldvragen opgesteld, maar in de praktijk van de interviews is het voorgekomen dat vragen op een andere manier werden gesteld, of niet aan bod kwamen. Wel is gepoogd om in elk interview in elk geval de thema's te kunnen bespreken.

A Beleid en werkwijze gemeente

- **A1 Welk beleid is er met betrekking tot mobiliteitsmanagement?**
 - o Op welke manier wordt dit beleid ten uitvoer gebracht/gehandhaafd?
 - o Is er beleid voor nieuwe en toekomstige ontwikkelingen in de stad?
 - o
- **A2 Is er binnen de organisatie van de gemeente een aparte afdeling die gaat over:**
 - o Mobiliteitsmanagement?
 - o Gebiedsontwikkeling?
 - o Op welke manier werken de afdelingen samen?
 - Is deze samenwerking voldoende? Waarom wel, waarom niet?
 - Hoe kan dit verbeterd worden?

B Omgevingswet

Momenteel is het ontwerp van de omgevingswet in volle gang en het is de bedoeling dat deze wet binnen een aantal jaren in werking treedt.

- **E1 Is de invloed van deze procedure merkbaar in de werkwijze van de gemeente?**
 - o Hoe?
 - o Wat is er al gaande? Zijn er al visies geschreven?
- **E2 Verwacht u ruimte voor verkeer en mobiliteit in de wet?**

C Beter Benutten & Mobiliteitsmanagement

- **B1 Heeft Beter Benutten geleid tot concrete projecten die ook ten uitvoer gebracht zijn/worden?**
- **B2 Leid Beter Benutten tot een beter mobiliteitsmanagement binnen de gemeente?**
 - o Is dit aangetoond?
 - o Wat kan er beter?
- **C1 Hoe staat u tegenover duidelijkere eisen op gebied van mobiliteitsmanagement?**
 - o Zoals verplichten voor een BIZ om aan aandacht te besteden aan mobiliteitsmanagement, opnemen in visie
 - o Of juist meer aan de markt overlaten?
 - Meer in samenspraak gemeente – bedrijven?
 -

D Andere maatregelen

Het Verenigd Koninkrijk kent de Travel Plans, die zorgen voor een vrij open ontwikkeling, maar wel zorgen voor het betrekken van mobiliteitsmanagement bij een ontwikkeling.

- **D1 Ziet u mogelijkheden voor travel plans in Nederland?**
 - o Zo ja, waarom en hoe?
 - o Zo nee, waarom? kunnen we ervan leren?

E Vragen over gebied

- **F1 Is er beleid specifiek gericht op dit gebied?**
 - o Is er een BIZ in het gebied?
 - o Is er een gebiedsvisie?
 - o Is er een parkmanager?
- **F2 Welke ontwikkelingen vinden plaats in dit gebied?**
 - o Is dit vooral vanuit de markt of heeft de gemeente hier invloed op?
- **F3 Met welke partijen moet worden rekening gehouden?**
 - o In hoeverre worden partners betrokken in het proces?
 - o Heeft de overheid een belangrijke rol of fungeert ze juist veel meer als faciliterende partij?
- **F4 Is er bij het ontwerp rekening gehouden met mobiliteit?**
 - o Zo ja, hoe?
 - o Zo nee, waarom niet?
- **F5 Zijn er duidelijke afspraken met bedrijven en/of bewoners binnen het gebied over mobiliteit?**

Bijlage II Interview Utrecht

Datum: 04-04-2017 **Duur:** 26:20 **Plaats:** Stads Kantoor, Utrecht
Geïnterviewde: Christien Rodenburg, Gemeente Utrecht **Interviewer:** Yorick van der Sar

INTERVIEWER: Bedankt voor dit interview. Zou je me allereerst kunnen vertellen wat je functie is en welke werkzaamheden hierbij horen?

CHRISTIEN RODENBURG: Ik ben Beleidsadviseur Mobiliteit van de Gemeente Utrecht. Dit bestaat vooral uit denken en adviseren over mobiliteitsbeleid voor middellange en lange termijn. Ik werk mee aan projecten als Merwedekanaalzone, het Fietsprogramma en in het G4 Verkeer en Vervoernetwerk.

INTERVIEWER: Dan meteen een vraag over mobiliteit. Hier is beleid op in de vorm van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) uit 2011, maar er is ook nog nieuwer beleid. Kan je me hier meer over vertellen?

CHRISTIEN RODENBURG: Jazeker. Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) is een concretiseringslag op UAB. Hierin staan principes over hoe er moet worden omgegaan met de stad en mobiliteitsbeleid. Dit betekent een omslag in de indeling van de '3 zone-indeling' van de stad. In Zone A komt veel meer ruimte voor de fiets en ov en hoe zich dat uit in de netwerken.

INTERVIEWER: Dan meteen een vraag over de Merwedekanaalzone. Dit zou in zone B liggen, maar het is hier is toch juist de bedoeling dat er grootschalige ontwikkelingen plaats gaan vinden?

CHRISTIEN RODENBURG: Dat klopt. Maar dit is meteen ook het spanningsveld waar we in werken. In de Nota Stallen en Parkeren, die hangt onder SRSRSB. Dit fungeert als uitwerkingsnota, ondanks dat deze eerder is vastgesteld. Maar het moet wel passen binnen het verhaal van het Mobiliteitsplan. Aangegeven voor transformatiegebieden of je maatwerk kan maken op parkeerbeleid. In de praktijk is de vrijheid er om een ander kader neer te leggen, maar dat is ook meteen een politiek verhaal. (02:06)

INTERVIEWER: Een ontwikkeling als dit is dan ook een ingrijpende actie. (03:05)

CHRISTIEN RODENBURG: Klopt. Daarom zijn er ook een aantal vlekken in het gebied die woningbouwplannen hebben. CityCampus, Lux en Pax zijn bekende voorbeelden.

INTERVIEWER: Maar dan is de Gemeente er bij deze plekken waarschijnlijk wel van uitgegaan dat met de ontwikkelingen die in de toekomst plaatsvinden, mensen waarschijnlijk minder auto's hebben en anders reizen.

CHRISTIEN RODENBURG: Nee. En hier gaat het mis. De aanpak is nog traditioneel. Het parkeren valt volgens het parkeerbeleid onder B1 betaald parkeren. Dit is een lagere norm dan vrij parkeren. Voor het startblok met 250 eenheden aan het kanaal is ook maximaal ruimte opgezocht voor deelauto's en (elektrische) (deel-)fietsen. Daarom kan de parkeernorm binnen de nota nog verder verlaagd worden.

INTERVIEWER: Is het in deze nieuwe ontwikkelingen misschien niet nodig om mobiliteitsmaatregelen verplicht te stellen?

Je kan mensen namelijk verleiden om dingen te doen, maar ook mensen verplichten iets te doen. Welke kant wordt er in dit project gekozen?

CHRISTIEN RODENBURG:

Vanuit de gemeente is er een zoektocht naar instrumenten voor ontwikkelaars en eigenaars om ze tot een mobiliteitsverandering te zetten. Maar hoe ga je dit daadwerkelijk verplichten? Is het te controleren? Als gekeken wordt naar gebouwniveau, hoe kan je daarop toetsen? Gaan we autoritten tellen en mensen controleren? (05:17)

INTERVIEWER: *Voorbeeld gegeven over de Travel Plans in London, waar de ontwikkelaars een plan op stellen om problemen met mobiliteit te voorkomen.* Hierin is het verplicht om een rapport op te stellen met doelen en met maatregelen. Zoiets is er in Nederland nog niet. Het probleem hiervan is dat de handhaving lastig is.

CHRISTIEN RODENBURG: Dat is een zoektocht. Eerst was er feitelijk alleen de parkeernorm waarmee je op laag niveau invloed kan uitoefenen. Maar vanuit de Gemeente zijn er ambtenaren die een ambitieuzer idee hebben, dat lager gaat dan de parkeernorm, maar dat is politiek een heel lastig iets. Nog extremer is geen parkeernorm. Maar weer: hoe toets je dat een ontwikkelaar hiernaar werkt. Hoe kan je dit zeker weten?

INTERVIEWER: Misschien door het verbinden van verschillende partijen. Contact zoeken. Directe kennis van het gebied en monitoring vanuit de gemeente. Een gebiedsmanager voor toezicht. Is die er ook voor dit gebied?

CHRISTIEN RODENBURG: Ja, er is een gebiedsregisseur. Deze probeert strategische beslissingen te koppelen aan plannen. Kijken welke processen er lopen. Zoekt een koppeling van een bestemmingsplan voor het ene gebied aan het andere en dat dit in lijn is met wat je op lange termijn wil. Momenteel is er alleen nog geen instrument dat een oplossing kan bieden op de vraag.

INTERVIEWER: En daar ben je dus naar op zoek?

CHRISTIEN RODENBURG: Jazeker. Er is nu een gesprek, vanwege het maken van de MER. Deze is juridisch omlijnd. Het moet juridisch getoetst kunnen worden en duidelijk zijn wat de inhoud is. Dit gebeurt weer op een gangbare wijze, wat nieuw invloeden lastig maakt.

INTERVIEWER: Wat logisch is, want je wil wel iets kunnen leveren wat uitvoerbaar is.

CHRISTIEN RODENBURG: Ja en hier zitten dan het aantal ritten in zoal bijvoorbeeld door CROW omschreven is. En dan wil je streng verkeersbeleid. Daarin toon je aan dat de verkeersproductie realiseerbaar is. Maar qua ambitie wil je nog een hoger programma dan dat. Zoals een prettiger leefbaar woonklimaat creëren.

INTERVIEWER: Ja, je kan uitgaan van cijfers en daarop bouwen, maar ook heel organisch kunnen zoeken naar de samenwerking met ontwikkelaars, bewoners, ondernemers. Input zoeken vanuit deze hoek. Maar als er op dit moment nog geen definitieve gebruikers zijn, valt deze mogelijkheid voor Merwedekanaalzone weg.

CHRISTIEN RODENBURG: Precies. En aan de andere kant heb je dat andere document wel nodig om überhaupt een ontwikkeling te laten plaatsvinden. Het is een vicieuze cirkel.

INTERVIEWER: Het denken is vergelijkbaar met Zwolle (*uitleg gegeven over Zwolle*), alleen gezien de andere situatie is het niet mogelijk voor dit gebied.

CHRISTIEN RODENBURG: Het is daarom belangrijk om in de Omgevingsvisie aandacht te besteden aan dit gebied en vergelijkbare gebieden. Nadenken of er iets van een prikkel te bedenken is, zodat over 10 jaar eigenaren nog een belang hebben om een lager autogebruik te realiseren. (09:51)

INTERVIEWER: Het zou mooi zijn als je voor een ontwikkeling als dit zo min mogelijk auto's in het gebied hebt, zonder te kort te doen aan de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid voor bewoners en bedrijven om zich hier te vestigen.

CHRISTIEN RODENBURG: Je wilt uiteindelijk een aantrekkelijk stedelijk gebied, wat fijn is om te wandelen en te fietsen. Dus in je structuren kan je oplossingen bedenken door fietsbruggen, fijnmazige infrastructuur in het gebied. Je zou ook een lage parkeernorm kunnen meegeven. Maar, zoals eerdergenoemd, je wilt ook nog een top daarboven. Gedragsbeïnvloeding is belangrijk. En hoe ontwerp je nou een gebouw, of meerdere gebouwen, zodat het gebruik van de fiets het meest aantrekkelijk is. Zodat je eerder fietsenstallingen bereikt dan parkeerplaatsen. Dit soort vraagstukken staan in het concept van de Omgevingsvisie. Het geeft dus een richting.

INTERVIEWER: Interessant om niet alleen vanuit de openbare ruimte en de infrastructuur te bekijken, maar juist ook heel klein vanuit gebouwniveau.

CHRISTIEN RODENBURG: Er moet nu wel worden gekeken naar de structuur van het plangebied, maar uiteindelijk moeten er ook bruikbare gebouwen komen waarin mensen willen wonen en werken. Daarom moet je ook nadenken over hoe een gebouw interacteert met de structuur.

INTERVIEWER: Ontwikkelaars helpen daarin ook niet mee. Ontwikkelaars willen graag veel parkeerplekken maken bij woningen, die denken dat levert veel geld op en is makkelijk.

CHRISTIEN RODENBURG: Dat is dubbel, want parkeren kost ook eigenlijk veel geld. Omdat je het in de omgeving moet doen of zelfs inpandig, wat kostbare ruimte is. Sommigen verdienen hier wel geld aan, dus vanuit de financiering willen ze het best doen, omdat de prijs van de aanleg van een parkeerplaats lager is dan het bouwen van een gebouw, maar qua doorverkopen is zoiets niet zeker. Of er vraag is naar kopers. Dus willen ze dat risico niet nemen.

13:29 Er moet dus iets worden bedacht om het voor ontwikkelaars aantrekkelijk te maken. Die prikkel is dus nog niet bekend, door gebrek aan helderheid over de vraag. Willen ze geen parkeerplaatsen vanuit financieel oogpunt of juist wel willen om het te verkopen. Je zou dus een marktpartij die mobiliteitsdiensten aanbiedt nu al moeten koppelen aan gebiedseigenaren en projectontwikkelaars. En die samen een dienst laten ontwikkelen voor de komende 15 jaar, waarin en de aanleg en de diensten worden gefinancierd.

INTERVIEWER: Gezien je functie houd je je misschien wat minder bezig met het fenomeen BIZ, maar ben je er bekend mee?

CHRISTIEN RODENBURG: Ja klopt. Maar dat is toch een instrument bij bedrijventerreinen?

INTERVIEWER: *Korte uitleg over BIZ.* Je kan bijvoorbeeld in een instrument als dit gebruiken om mobiliteitsmaatregelen gestructureerd plaats te laten vinden in het gebied.

CHRISTIEN RODENBURG: Ik zoek naar een heffing, net als servicekosten voor afval of iets dergelijks ook een mobiliteitsheffing. Dit zou dan bestaan uit een schalenmodel voor de vervoermiddelen, zodat de fiets minder kost dan de auto. Dit is dus een vooruitstrevend idee op gebied van de eerder benoemde verplichtstellingen. Dit idee is mooi. Maar is het mogelijk?

INTERVIEWER: Het zijn mooie plannen, maar je moet het ook vastleggen in strategisch beleid. Dit zorgt voor een lastig spanningsveld, lijkt me.

CHRISTIEN RODENBURG: De vraag is welke instrumenten je als overheid hebt om projectontwikkelaars te verplichten iets te doen.

INTERVIEWER: Zonder ze weg te jagen, want anders komt het gebied niet tot ontwikkeling en dat is toch het hoofddoel.

CHRISTIEN RODENBURG: Al is de gemeentelijke marktpositie wel goed.

INTERVIEWER: Ja? Heeft de gemeente ook veel bezit dan?

CHRISTIEN RODENBURG: Ja. Defensierrein. Gebied 4 is in bezit, maar moet worden overgedragen bij Villa Jongerius, Gebied 5 met loods en GVV remise. Daar zit 20% en 5 eigenaren. In deel 6 heeft de gemeente geen eigendom.

INTERVIEWER: Dus daar heb je meer die noodzaak om te spreken met de markt, omdat de positie zwakker is?

CHRISTIEN RODENBURG: Bij gebied 5 al, want er zijn losse plannetjes, maar het is los zand. Daar is nu een stedenbouwkundig bureau bezig om één plan te maken. Dat is al een overwinning.

INTERVIEWER: Over Beter Benutten. In hoeverre leiden projecten uit dit programma tot een betere mobiliteit. hebben ze überhaupt invloed op het gebied?

CHRISTIEN RODENBURG: Ja, maar veel meer korte termijn oplossingen. Niet strategisch. Voorbeeld is de fietsstraat aan de Singel. Daarvan kan je leren dat door een inrichting met meer prioriteit aan fiets, het gedrag anders wordt. De auto-intensiteit wordt al minder en die van fiets hoger. Dat is aangetoond, uit evaluatie. Gevoel van verkeersveiligheid is nog wel twijfelachtig.

INTERVIEWER: Ja, ik vond het zelf heel fijn. Maar de automobilist in Nederland is niet heel makkelijk bij fietsstraten. Dit is een pure kwestie van gedragsverandering die nodig is.

CHRISTIEN RODENBURG: Je kan deze bevindingen wel gebruiken voor planvorming en uitvoering in gebieden als de Merwedekanaalzone.

In Beter Benutten gaat het echter vooral over beïnvloeding van bestaande zaken. Dus voor Merwedekanaalzone niet in instrumentarium. Hier gaat het meer over wat moet je maken en hoe in te richten. De koppeling met mobiliteitsmanagement is er daarom nog niet.

INTERVIEWER: Dat is wel logisch, omdat je wil iets veranderen, maar dan moet er wel iets te veranderen zijn. Dat is voor dit plangebied nog niet het geval.

CHRISTIEN RODENBURG: Het zou daarom wel nuttig zijn om een toolkit te hebben. Hogeschool Windesheim is aan het kijken hoe je kan sturen op mobiliteitsmanagement, bij het bouwen van een wijk. Waar moeten we nu rekening mee houden om straks mobiliteitsmanagement niet onmogelijk te maken?

Als je nu geen faciliteiten voor de fietser aanlegt, dan valt er ook niks te managen.

INTERVIEWER: De gemeente wil ook wel inzetten op duurzame mobiliteit, maar die auto heeft nou eenmaal een enorm belangrijke positie en je kan hem moeilijk in een keer weghalen.

21:32 **CHRISTIEN RODENBURG:** Daarom is het voor een nieuw gebied heel interessant om te kijken of je kan onderbouwen hoe je die auto niet nodig hebt en dat die nu nog onbekende bewoner geen auto behoeft. En dat is in Leidsche Rijn ook geprobeerd. Hier is misschien gefaald.

INTERVIEWER: Het is ook een lastig vraagstuk. Kan je mensen er wel op sturen?

CHRISTIEN RODENBURG: Ik denk zeker van wel. *Voorbeeld van een huis kopen.* Je begint met eisen en uiteindelijk kies je de echt belangrijke zaken. Dus wanneer je een mooie wijk naast het centrum kan maken met weinig auto, maar wel heel veel dagelijkse voorzieningen, sportclub, een koffiebarretje, en deelfietsen of bakfietsen. Dan heb je een meerwaarde.

INTERVIEWER: En het voordeel is dat je met Utrecht natuurlijk in een heel goed Ov-systeem zit.

CHRISTIEN RODENBURG: Dat is een grote kwaliteit.

INTERVIEWER: Dit kan je ook meenemen.

CHRISTIEN RODENBURG: Maar die koppeling is belangrijk.

INTERVIEWER: Doorhebben is stap 1, maar de vertaling is stap 2 en is belangrijker.

CHRISTIEN RODENBURG: Voorbeeld: Hoeveel parkeerplaatsen moeten we dan wel bouwen.

INTERVIEWER: Dus niet alleen in ideetjes, maar ook in realiseren.

Afronding van interview

CHRISTIEN RODENBURG: Maar heb jij nog tips: bijvoorbeeld een idee over placemaking, *branden* van gebied?

INTERVIEWER: Ik denk dus dat je zeker mag stellen dat dit gebied autoluw/autovrij wordt. Daar kan je op inzetten. Aantrekkelijke openbare ruimte, veilige stallingen, verblijfsmogelijkheden, groen en aantrekkelijke voorzieningen. Dan heb je een aantrekkelijk gebied.

CHRISTIEN RODENBURG: Dan moet wel alles kloppen.

INTERVIEWER: Niet alleen meer denken in een plaatje, maar ook daadwerkelijk uitvoeren.

CHRISTIEN RODENBURG: Je ziet dat projectontwikkelaars helaas toch zijn van het zo goedkoop mogelijk. Fietsenstallingen doen ze niet omdat ze het willen, maar omdat het voor hen de kosten gewoon niet waard is.

INTERVIEWER: Ze zullen het wel vinden, maar ze strepen het ook gewoon af aan het financiële plaatje.

CHRISTIEN RODENBURG: De eerder genoemde ideeën zijn heel handig. Maar gaan we dat als overheid afdwingen? Of laten we het vrijer, met het risico dat het niet gebeurt?

Bijlage III Interview Zwolle

Datum: 29-03-2017 **Duur:** 55:02 **Plaats:** Stads Kantoor, Zwolle
Geïnterviewde: Lisa de Groot, Gemeente Zwolle **Interviewer:** Yorick van der Sar

INTERVIEWER: Laten we beginnen. Het interview begint breed, met het beleid van de gemeente en wat voor plannen er zijn. Daarna wil ik inzoomen op Hanzeland. Als ik het goed begrijp zijn Hanzeland en Spoorzone overlappende begrippen?

LISA DE GROOT: Ja, dit is inderdaad overlappend. Ik zal je de kaart laten zien. Spoorzone is een gebied en Hanzeland is een wijk.

INTERVIEWER: Dus Spoorzone is alleen een projectgebied en Hanzeland een daadwerkelijk administratief gebied.

LISA DE GROOT: *Laat projectgebied zien.* Als projectgebied wordt ook het gebied tussen de Oosterlaan en de Westerlaan aan de noordkant van het spoor meegenomen. Aan de zuidkant gaat het om Hanzeland en een klein deel ten zuiden van de IJsselallee, waar Hogeschool Windesheim zit. De naam Spoorzone roept de associatie van fysieke spoorgerichtheid op en niet van mensgerichtheid. Daarom gaat het expliciet ook over Hanzeland, dit is veel meer op de mens gericht.

INTERVIEWER: Zou je me kunnen vertellen wat je functie is?

LISA DE GROOT: Projectleider gebiedsontwikkeling Spoorzone Hanzeland. Gebiedsontwikkeling is gericht op transformatie, zelf heeft de gemeente hier nauwelijks positie. De focus ligt daarom niet op het zelf uitvoeren van projecten, maar zorgen dat partijen uit het gebied samenwerken en een transformatie kunnen realiseren.. De overheid gebruikt haar publieke rol om dit voor deze partijen mogelijk te maken. (04:01)

De gebiedsontwikkeling stoelt op 3 pijlers: (04:07)

- Denken: Visie. Vrienden van Hanzeland. Groep ondernemers en bedrijven die wil samenwerken, maar alleen met een gezamenlijke visie.
- Doen: Nu al aan de ontwikkeling. De korte termijn oplossingen. Nu al tijdelijke oplossingen omarmen en projecten mogelijk maken.
- Duiden: Planologisch mogelijk maken van plannen. Zorgen dat het ook daadwerkelijk gebeurt. De overheid houdt zich met name met dit deel druk bezig en zoekt hier de samenwerking met bijv. Vrienden van Hanzeland.

INTERVIEWER: Wat voor beleid heeft de Gemeente Zwolle met betrekking tot mobiliteit?

LISA DE GROOT: Er is een mobiliteitsvisie, uit 2008, dus enigszins verouderd. Een Koersdocument parkeren. Dit zegt dat er een gebiedsmobiliteitsdocument voor 4 gebieden moet komen. Binnenstad, de schil rond het centrum, Assendorp en Hanzeland. Er is dus wel beleid, maar aan ene kant verouderd, andere kant nog niet uitgewerkt.

De gemeente wil beleid op maat. Geen plannen van buitenaf, maar aansluitend op de behoeften van het gebied Dus gebiedsmobiliteitsaanpak opstellen Hanzeland. (07:27)

INTERVIEWER: Wat houdt die gebiedsmobiliteitsaanpak in?

LISA DE GROOT: Dat is nog een proces van ontdekken. Volgens het koersdocument is het heel praktisch, maar voor gebiedsontwikkeling geldt dat het niet alleen het praktische voor op korte termijn moet benoemen, maar dat er ook juist naar de lange termijn moet worden gekeken. Het anticiperen is

belangrijk. De toekomst is niet te voorspellen en de verandering is nu zo groot, met zo veel innovaties. Hoe kan je daar dan adaptief tegenop treden?

INTERVIEWER: Daar zijn al eens fouten in gemaakt; Mensen denken soms: 'als we plannen maken dan kunnen we het wel regelen.'

LISA DE GROOT: Eigenlijk is die fout gemaakt voor Hanzeland, in het oude ABC-beleid. Hanzeland werd ontwikkeld in eind jaren '90 ontwikkeld. Er is toen gezegd: 'De wijk ligt zeer dicht bij spoor, dus we gaan weinig parkeerplaatsen ontwikkelen.' Er hebben zich echter grotendeels bedrijven gevestigd die typische "autokantoren" zijn, zoals accountants en consultants. Daarnaast zijn er grote gezinswoningen te vinden, met vaak 1 of zelfs 2 auto's. Dus een parkeerprobleem. Zo zie je dat sturen op het verminderen van autoverbruik niet automatisch gaat door te zeggen 'er is een station, dus minder parkeerplaatsen'.

INTERVIEWER: Je zou denken van wel, maar blijkbaar gaat dat toch niet zo makkelijk.

LISA DE GROOT: Belangrijk voor dit gebied is hierbij wel dat het ook vlakbij de A28 ligt, waardoor het ook zeer goed bereikbaar is per auto. Een snelweglocatie en een spoorlocatie samen. Over andere modaliteiten: Met name fietsers gaan óm het gebied heen. Behalve fietsersstromen van en naar Hogeschool Windesheim, maar er is geen *sprong* naar de binnenstad. Je wilt interactie tussen binnenstad met dit gebied.

INTERVIEWER: Dus mobiliteit gebruiken als interne verbinding van je stad?

LISA DE GROOT: Ja precies. En daarbij zou het station moeten gelden als ontmoetingsplek. Maar Zwolle is geen ontmoetingsplek, wat gek is aangezien het een van de grootste treinknooppunten van Nederland is. In de visie staat dan ook dat het een verblijfsplaats moet zijn, een samenkomst van kennis. Een gemiste kans met zo veel studenten en mensen uit het bedrijfsleven in dit gebied. Mobiliteit en ontmoeting hangt sterk samen. Een mobiliteitsaanpak is nog niet echt in beleid geregeld, maar moet gericht zijn op mogelijk maken van die verblijfs- en ontmoetingsfunctie. Het maakt niet uit hoe mensen komen, maar vooral hoe ze er verblijven. Hierbij moet wel worden toegegeven dat het wel vreemd is dat er zo veel autoverkeer is terwijl het zó dicht bij een station ligt.

INTERVIEWER: Het is ook moeilijk om sommige groepen werkenden, zoals eerder genoemde accountants te zeggen die auto niet meer te pakken.

LISA DE GROOT: Misschien is voor dit soort bedrijven een andere plek dan gunstiger.

INTERVIEWER: Je kan stimuleren om anders te reizen, door bepaalde fietsprogramma's e.d.

LISA DE GROOT: Dat gebeurt dus precies in Beter Benutten. Hierin wordt duidelijk gekeken naar het mobiliteitsbeleid van bedrijven. Citydeveloper-S zijn een bedrijf die zich bezig houden met mobiliteit. Parkeren wordt niet optimaal benut op Hanzeland. Een deelsysteem voor parkeerplaatsen is dan veel efficiënter.

INTERVIEWER: Over Beter Benutten: wat kan je mij zeggen over de fietsprojecten? Of is dit buiten jouw functie?

LISA DE GROOT: Movez is een project van Citydeveloper-S. Citydeveloper-S is een bedrijf met een zeer belangrijke functie als motor voor de ontwikkelingen in Hanzeland. Ze hebben een leegstaand pand gehuurd en ter ontwikkeling gebracht. Deze is verder onderverhuurd aan bureaus en bedrijven. Nieuwe levendigheid. Parkeerprobleem ingezien. Uitgangspunt bij hen was: "Hoe kunnen wij vanuit markt dit oplossen, zonder de gemeente de schuld te geven?" Een zeer praktische uitwerking.

Movez leid tot extra parkeervakken, maar ook een deelfietsensysteem en een interactieve slagboom, het deelparkeren.

INTERVIEWER: Fijn om te zien dat er een marktpartij is die zich zo wil inzetten.

LISA DE GROOT: Dat is het idee van Beter Benutten. Er is alleen wel te zien dat de gemeente soms denkt, wat moeten we hier mee?

INTERVIEWER: De organisatie binnen de gemeente is nog niet gewend om hier mee om te gaan.

LISA DE GROOT: Precies. *Voorbeeld:* Citydeveloper-S komt met idee voor langsparkeren en vervolgens komt de gemeente met argument dat verkeersveiligheid niet voldoende is.

INTERVIEWER: Gemeente is er op zo'n moment juist om bij te schaven, reëel te maken. Bedrijven, ondernemers missen de expertise die de gemeente wel heeft.

LISA DE GROOT: Vaak denkt de gemeente helaas op zo'n moment in onmogelijkheden, terwijl ook gewoon experimenten kunnen worden gedaan. Kijken of het mogelijk is.

INTERVIEWER: De Omgevingswet kwam al kort aan bod. Is de invloed van het ontwerpproces merkbaar binnen de organisatie?

LISA DE GROOT: Er is programma vanuit gemeente voor de implementatie van de omgevingswet. Hiervoor moet een omgevingsvisie worden geschreven. Daar komen een aantal vraagstukken bij kijken. Is er een wisselwerking tussen visie en gebied? Mobiliteit is belangrijk. Hopen dat een gebiedsmobiliteitsaanpak invloed kan hebben op de inhoud van de visie. Bereikbaarheid voor het gebied zegt ook meteen iets over de grotere schaal, stad, regio, land.

&Morgen-collega Arnold Helfrich schuift aan bij het gesprek, deel II van interview

ARNOLD HELFRICH: Houd je je bezig met omgevingsvisie?

LISA DE GROOT: Ja, ik ben scrummaster dus druk bezig.

LISA DE GROOT: Bereikbaarheid gaat niet alleen op eilandniveau. Het is interessant om de andere kant op te kijken. Dus vanuit gebied steeds groter. De mogelijkheden bekijken. Wat is op korte termijn nodig om op lange termijn te kunnen hebben wat we willen. Geen blauwdruk, maar welke oplossingen zijn er nu? Elektrisch vervoer, deelfietsen, deelparkeren.

INTERVIEWER: Dus niet zozeer wat willen we dan gaan doen, maar meer wat willen we bereiken?

LISA DE GROOT: Wat kan je nu doen en wat is over een paar jaar nodig. Wat wil je, wat kan nu? Welke zaken zijn onontkoombaar? En zet je dan niet iets op slot? Goed afwegen, want als je nu bouwt, kan dat leiden tot spijt, omdat de grond verkeerd benut is.

ARNOLD HELFRICH: *Voorbeeld van de busbrug.* Het zou kunnen dat over een tijd het stadsverkeer er niet meer is op de huidige manier. Maar het organisatieproces duurt soms langer dan de ontwikkeling. Hoe wil je hem dan invullen?

LISA DE GROOT: Daarom moet er adaptieve maatregelen worden genomen. Om duurzame ontwikkeling te stimuleren. Rekening houden bij bouw. Bijvoorbeeld een parkeergarage zou bouwen dat er makkelijk een andere functie aan kan worden gegeven.

INTERVIEWER: Niet denken dat iets 100 jaar staat en die functie blijft houden.

ARNOLD HELFRICH: Flexibiliteit is belangrijk. Ook zelfs op ontwerpniveau. Te verschillend bezig nu. Initiatieven moeten komen vanuit bedrijven en bewoners. Zoals op Lübeckplein. Maar dan is er soms helaas geen geld.

LISA DE GROOT: Op Lubeckplein is nu wel invulling. Er zijn initiatieven van bewoners.

ARNOLD HELFRICH: onderhoud vijvers wordt gedaan.

LISA DE GROOT: Er zijn plannen voor een groener plein.

ARNOLD HELFRICH: Veel dingen helpen mee, Spoorcafe. Maar wie is de "eindbaas" in dit verhaal?

LISA DE GROOT: Omgevingsvisie moet niet dicteren. Netwerkorganisatie.

ARNOLD HELFRICH: Zoeken naar mogelijkheden. Budgetten bekijken. Europese subsidies, fietsen op stationsgebieden.

Ben jij ook programmamanager voor dit gebied?

Het zou goed zijn om meer zicht te krijgen op de organisatiestructuur.

LISA DE GROOT: Nee dat niet. Ja goed plan.

Arnold heeft een aantal eigen vragen los van dit interview.

LISA DE GROOT: Energieagenda staat bijvoorbeeld ook heel veel over mobiliteit in. Laten we dus niet te veel focussen op alleen mobiliteit, maar ook op andere thema's. Koppeling zoeken.

ARNOLD HELFRICH: Slimme mobiliteit kan bijdragen aan gebiedsontwikkeling.

LISA DE GROOT: Visie op gebied kennen. Welke tone of voice.

ARNOLD HELFRICH: Community aanpak

LISA DE GROOT: Vrienden van Hanzeland is een informele club ondernemers.

A en L hebben inhoudelijk wat te bespreken. Gaat over parkeren, maar met name andere zaken.

ARNOLD HELFRICH: Vertelt over een aantal slimme parkeeroplossingen. Slimme slagbomen. Delen van het gebied. Veel meer samenwerken.

LISA DE GROOT: Vrienden van Hanzeland. Komen maandelijks bijeen, stellen visie op. Willen principes opstellen. ***Zo doen we dat in Hanzeland***. initiatieven toetsen aan dit. Hoe samenwerken, hoe kwaliteit borgen en wat nastreven? Initiatieven worden onderling afgestemd. Citydeveloper-S en Windesheim geven colleges in een café: Brainz. Woningbouw bekijken. Broeiende ideeën.

ARNOLD HELFRICH: Gemeente is eigenlijk een van de partijen in Vrienden van Hanzeland als ondersteuning.

L en A bespreken interne zaken.

INTERVIEWER: Ik heb nog een belangrijke vraag: Is er een BIZ?

LISA DE GROOT: Nee, maar dit is wel een gewenst instrument. Aan de andere kant gaat de informele samenwerking momenteel nog goed. Formele samenwerking zal wel komen naarmate plannen concreter worden.

INTERVIEWER: Informeel is belangrijk voor ideeën, maar er is ook uitwerking nodig.

LISA DE GROOT: Zwollefonds bijvoorbeeld. Beter is misschien wel geen BIZ, maar een gebiedsfonds.

INTERVIEWER: Dat is minder stug. Een BIZ is zo theoretisch en juridisch ingekaderd.

LISA DE GROOT: Zou het niet mooi zijn als bewoners ook wat meer betrokken worden?

INTERVIEWER: In dit geval is een BIZ geen aantrekkelijke optie, omdat bewoners buiten de BIZ-wet vallen.

LISA DE GROOT: Dan is een Gebiedsfonds helemaal gewenst.

ARNOLD HELFRICH: Noemt voorbeeld over parkeerplaatsen. Veel meer parkeerplaatsen neergelegd dan nodig.

Door maximaal onderhandelen. In strijd met intern voor bedrijf ook, omdat er ook mensen bezig zijn het bedrijf energieneutraal te krijgen. Crux: bedrijven moeten intern ook hun doelen helder krijgen. (40:49)

ARNOLD HELFRICH: Hoe zorg jij voor functiemenging binnen Hanzeland?

LISA DE GROOT: Ik ben inderdaad bezig met de vraag: 'hoe zorg je tussen een verhouding van enerzijds parkeren en anderzijds innoveren?'

Hoe verhoud de korte termijn zich op de lange termijn. Ontwikkelaars die niet willen komen omdat te weinig parkeerplaatsen. (43:04)

INTERVIEWER: Daar moet ergens een compromis te vinden zijn.

ARNOLD HELFRICH: Heel interessant dat er dan een kantoorpand is waarbij de huurder een vraag heeft over parkeren, maar dat juist de verhuurder degene is die zegt dat het met minder parkeerplaatsen ook kan. Dus lager inzetten. Daardoor kan je een goedkopere huurprijs aanbieden, wat verleidelijk is voor kleinere bedrijven en ZZP'ers op zoek naar gezamenlijke kantoorruimte. Een manier van verleiden dus.

Het is dus een kwestie van eerst krapte houden, met eventueel de mogelijkheid om door te groeien, maar dit is anders dan het direct super hoog inzetten en een veel te hoog aantal parkeerplaatsen te realiseren.

LISA DE GROOT: Bewoners zouden ook geld kunnen krijgen voor de inzet van hun parkeerruimte. Dit is ook weer een argument voor een gebiedsfonds. Op deze manier kan je het geld dat is verdiend met parkeren inzetten voor een kwaliteitsimpuls en de verduurzaming van het gebied.

Op deze manier gebruik je parkeren als een tool voor community building.

Misschien meer deelauto's ook. Probeer daar ook op in te zetten. Zo verminder je het aantal auto's en dus ook de parkeerdruk.

Misschien kan je ook meer deelautogebruik stimuleren. Een belangrijk punt om op in te zetten, want zo verminder je het aantal auto's en daarmee de parkeerdruk.

De inrichting van de openbare ruimte speelt ook mee. Parkeren kan een stuk groener, door semi-verharding te gebruiken bijvoorbeeld.

INTERVIEWER: Dan nog een belangrijke vraag: In hoeverre is de samenwerking vanuit gemeente tussen mobiliteit en gebiedsontwikkeling georganiseerd.

LISA DE GROOT: Dat is dus een proces dat volop gaande is. In de lijn is het georganiseerd, maar het overzicht is er nog niet. Hoe zorg je dat alle lijnen achter die gedachte van de transitie staan? Directe projectaanpak, goed met elkaar afstemmen, intern samenhangend beleid. (47:41)

ARNOLD HELFRICH: Er moet ook echt iets worden gedaan aan de inrichting.

LISA DE GROOT: Over organisatie gebied: eigenlijk een soort programma; Een programma in de zin van een visie waaruit projecten moeten volgen.

ARNOLD HELFRICH: Een tool inzetten is handig. Elkaar spreken. Direct contact. Maar ook gebruik van digitale sociale platformen, zoals Trello, Jammer, &Morgen heeft werkenreizen, iets soortgelijks. Een community manager die zorgt dat de boel bijeenblijft. Zo zou je bedrijven moeten koppelen met elkaar.

LISA DE GROOT: Hoe wil je het dan gebruiken?

ARNOLD HELFRICH: Gebiedsborrel. Dus ook fysiek direct contact houden. Elkaar daadwerkelijk opzoeken.

Als afronding:

INTERVIEWER: In hoeverre draagt mobiliteit bij aan gebiedsontwikkeling? Door direct contact te zoeken en te delen met elkaar? (54:14)

LISA DE GROOT: Ja. Dit is waar we naar streven. Daarnaast een aanpak maken voor de korte termijn: de experimenten en voor de lange termijn zorgen dat er een programma ligt dat goed afgestemd is, belangen behartigt en flexibel kan zijn.

En met oog op alle trends en ontwikkelingen zorgen dat mobiliteit adaptief is.

Bijlage IV Interview Hilversum

Datum: 26-04-2017 Duur: 34:40 Plaats: Stads Kantoor, Hilversum

Geïnterviewde: Maarten Wiegant, Gemeente Hilversum Interviewer: Yorick van der Sar

INTERVIEWER: Zou je me kunnen vertellen wat je functie is?

MAARTEN WIEGANT: Coördinator fietsbeleid en mobiliteitsmanagement. In de praktijk dan ook bezig met bedrijven om ze op een slimme manier naar het werk laten reizen. Openbaar vervoer belangrijk. Soms dus conflicterende functies. Voorbeeld: Als het doel is om een goed Ov-systeem te hebben, kan het voorkomen dat je bij een verkeerslicht toch de fietser voorrang wil geven. Dat betekent afwegingen.

INTERVIEWER: Tijdens onderzoek is ook naar voren gekomen dat het bij gemeenten natuurlijk ook voorkomt dat er tegenstrijdige belangen zijn, omdat elke afdeling weer iets anders vertegenwoordigd, maar dat dit op persoonsniveau ook al is, dat zegt genoeg over de problemen die dit op grotere schaal kunnen opleveren.

MAARTEN WIEGANT: En ik houd me bezig met de aanvraag van oplaadpunten voor elektrische auto's. Eerst meegeschreven aan het beleid en dat zit dan meteen in de uitvoering. Dat begeleid ik ook.

INTERVIEWER: Ik wil dan meteen de koppeling maken naar mobiliteitsmanagement. Welk beleid heeft de Gemeente Hilversum hier op? De structuurvisie is er. Wordt daar breed ingegaan op MM?

MAARTEN WIEGANT: Het is meer een zijspoor. Hoe hoger het schaalniveau en daarmee het abstractieniveau, hoe minder uitgebreid er ingegaan wordt op mobiliteitsmanagement. Er zijn visies die daar weer een uitwerking van zijn. Centrumvisie. Hier staat meer over verkeer. mobiliteitsmanagement wordt wat minder genoemd.

INTERVIEWER: In reactie op het centrum. Ik heb het centrum gekozen als gebied voor Hilversum. Het stuk van stationsgebied en markt, langs de stationsstraat. In hoeverre wordt daar gedaan aan mobiliteitsmanagement?

De nieuwe plannen zijn er uiteraard op gericht om minder autoverkeer in het gebied te hebben, door ondertunneling, aanpassing van doorgaande wegen via Koninginneweg en doortrekken plein naar Groest.

Maar wordt er actief gestuurd om bewoners en bedrijven meer op de fiets te krijgen?

MAARTEN WIEGANT: Binnen zo'n project is dat geen doel. De kwalitatieve verbinding is het doel. Daarom is de Stationsstraat autoluw gemaakt.

In projecten is mobiliteitsmanagement meestal niet een belangrijk uitgangspunt. Het wordt wel genoemd, maar er wordt weinig geld in gedragsverandering gestoken. Zoals het project van de HOV-baan. Hierdoor moeten oplossingen worden gezocht voor ander verkeer, maar dan gaat het geld toch vooral naar de autobereikbaarheid. Er moeten ook nieuwe fietsovergangen komen, maar die worden bijna niet genoemd. Door hier meer aandacht aan te geven en mensen te stimuleren deze routes te pakken kan je fietsen stimuleren.

INTERVIEWER: Heeft de politieke samenstelling van Hilversum hier mee te maken?

MAARTEN WIEGANT: In dit geval niet zo. De wethouder verkeer is van VVD, vaak geassocieerd met de auto, maar zorgt voor goede, vooruitstrevende stimulering van de fiets en OV.

INTERVIEWER: Is het ook niet zo dat wanneer de auto in dit geval alsnog weer veel aandacht krijgt, het hele nut van dit HOV-project eigenlijk teniet gedaan wordt, omdat mensen op deze manier alsnog niet getriggerd worden om met fiets en OV te gaan reizen?

MAARTEN WIEGANT: Die maatregelen zelf zijn niet zo groot dat het nieuw autoverkeer aantrekt, maar het geeft wel een signaal af dat zegt: blijf maar lekker met de auto komen. Als je daar meer op inzet, zal gedragsverandering minder effectief zijn.

Het blijft een politiek verhaal. Er moeten toch ook oplossingen komen voor de auto.

INTERVIEWER: Dan zit je weer in het gedragsverandering. Mensen pakken nou eenmaal nog vaak die auto en tot die tijd zit de politiek en daarmee de ambtenaren met de vraag: moeten we meegaan in die eisen of er juist tegenin gaan om een verandering te brengen.

MAARTEN WIEGANT: Precies. en dat is een lastig spanningsveld waarin je je moet begeven.

INTERVIEWER: Terugkomend op het gebied. De overheid kan sturen op meer samenwerking vanuit bedrijven. Maar is er al een samenbindend instrument op dit vlak, zoals een BIZ?

MAARTEN WIEGANT: Bedrijfsvereniging, Bedrijfsvereniging Hilversum.

INTERVIEWER: Is dit een vrijblijvend iets of is het verplicht, zoals bij een BIZ?

MAARTEN WIEGANT: Niet alle bedrijven doen er aan mee. Er is wel een centrummanager, die de belangen vertegenwoordigt. Spreekt namens de bedrijven voor de Raad.

INTERVIEWER: Deze zit waarschijnlijk meer in de marketing ook?

MAARTEN WIEGANT: Samen met de centrummanager wordt ook aan oplossingen gedacht: fietsparken impuls geven. Er wordt veel op maaiveld geparkeerd. Het doel is om dit anders te doen. Op straatniveau nog wel voor mensen die even snel een boodschap doen, maar voor mensen die langer dan een half uur willen parkeren, dus het echte winkelende publiek, bewoners en werkenden, die moeten meer inpandig gaan parkeren. In het verleden ook al wel geweest, maar de locatie was niet goed. De vindbaarheid was slecht, waardoor deze niet veel gebruikt werd.

INTERVIEWER: De uitvoering moet dus beter, maar de intentie is al goed. Dus beter over nadenken.

MAARTEN WIEGANT: Dit komt mede omdat er toen nog geen planvorming op papier stond. Nu zijn er echt locaties aangewezen, berekeningen gemaakt. Waar moet een stalling aan voldoen: dichtbij hoofdfietsroute, belangrijke winkel, de drukke plek. Zo zijn locaties aangewezen.

INTERVIEWER: Leren van een spontaan experiment en daaruit tot goedwerkende en doordachte maatregelen komen.

INTERVIEWER: Hilversum zit in het programma Beter Benutten, ondergebracht bij de regio Amsterdam. Is dat merkbaar in projecten binnen Hilversum?

MAARTEN WIEGANT: Jazeker. Er wordt een fietsapp gebouwd, die halverwege 2017 komt. Dit is een meetinstrument, die werknemers die met de auto naar het werk gaan stimuleert om een fiets te kopen en de spits met de auto te mijden. Hier kunnen ze geld mee verdienen via de app. Op deze manier kan de fiets worden terugverdiend.

Deelfietsen worden gestimuleerd. Bedrijventerrein Kerkelanden krijgt deelfietsen, zodat de bedrijven sneller onderling naar elkaar kunnen en naar het centrum of OV-haltes kunnen fietsen.

Op ArenaPark wordt gekeken naar vrachtverkeer. Stromen samenbrengen als terrein. Bedrijven samen laten profiteren van efficiëntere organisatie.

INTERVIEWER: Bedrijven willen dat vaak wel, maar zonder de gemeente komen dit soort dingen vaak niet van de grond.

MAARTEN WIEGANT: Ze hebben een extra zetje nodig, maar sommige bedrijven willen ook gewoon niet. Nike is een zeer groot bedrijf, maar laat niet graag inmengen in de bedrijfsvoering. Het Amerikaanse systeem, waar de overheid minder te zeggen heeft.

INTERVIEWER: Amerikaanse bedrijven zijn minder gewend aan deze 'hoge' overheidsbemoeienis in Nederland. Dat maakt het wel lastig als er internationale bedrijven zitten.

*Uitleg over travel Plans, andere manier van werken dan in Nederland.
In de Angelsaksische landen is dus ook de planning anders.*

INTERVIEWER: Wat is hierop jouw mening? Kunnen we hier van leren?

MAARTEN WIEGANT: Het vereist een andere denkrichting en er liggen zeker kansen. De andere kant is dat we een systeem hebben dat zo ver is ingebed in ons denken en doen, dat we niet zomaar iets kunnen veranderen.

Ons manier van omgang met burgers verandert wel, door inspraak en participatie, dus dan kan dat wel die kant op gaan. Bedrijven mede-verantwoordelijk maken voor het aantrekken van verkeer is eigenlijk heel logisch.

INTERVIEWER: Nu wordt de gemeente vaak afgerekend op dingen, terwijl bedrijven juist degene zijn die verkeer aantrekken.

MAARTEN WIEGANT: Verkeer is ook een resultaat. Je kan moeilijk zeggen: 'dit is het maximum aan verkeer' en dan een hek neerzetten o.i.d. Maar je kan wel werken vanuit de gedachte om het verkeer te verminderen.

INTERVIEWER: Als je die intentie hebt komt er sowieso een vermindering.

MAARTEN WIEGANT: Er zou nog meer vanuit de fiets moeten worden benaderd. Soms is de inrichting ook totaal verkeerd. Een fietser moet bijvoorbeeld vaak een kruising twee keer oversteken, terwijl een automobilist dat maar één keer hoeft. Zo is de maatschappij ingericht. Er komen wel veranderingen. Fietsrotondes, etc.

INTERVIEWER: Omgevingswet. Wil de gemeente in de te schrijven visie meer richten op mobiliteit en verkeer?

MAARTEN WIEGANT: Die gesprekken moeten intern nog worden gevoerd. Maar een aantal zaken blijven natuurlijk hetzelfde. Zo blijft de gemeente wegbeheerder en heeft ze gewoon haar verplichtingen, maar ze kan wel op een andere manier beleid tot stand laten komen.

INTERVIEWER: In die omgevingswet liggen juist kansen voor die veranderende rol van de overheid, door aan andere partijen over te laten. Hier kan het onderwerp mobiliteit misschien beter aan bod komen.

Hoe werkt de interne structuur van de gemeente samen? Jouw afdeling, die meer gaat over mobiliteit met afdelingen over bedrijven en gebiedsontwikkeling.

MAARTEN WIEGANT: Die samenwerking is goed. Er is onderling veel overleg. Zo is er voor veel bedrijventerreinen een overlegstructuur mobiliteitsmanagement opgezet. Arenapark is dit al lang bezig en nu zelfs gekoppeld aan KVO overleg. daardoor mensen makkelijker aan tafel. Op MediaPark gaat dat lastiger, omdat er veel kleine bedrijfjes zitten en die zien mobiliteit minder als probleem, mede door de goede bereikbaarheid per trein en het vele aantal parkeerplaatsen. Op Arenapark zijn te weinig plaatsen.

INTERVIEWER: Op Arenapark te weinig? Dan kan je twee dingen doen: of meer parkeerplaatsen maken, of de plaatsen beter verdelen. deelparkeren.

MAARTEN WIEGANT: Dat gebeurt ook sinds kort.

INTERVIEWER: Er zijn dus wel oplossingen.

MAARTEN WIEGANT: Voor een ambtenaar mobiliteit is een parkeerprobleem eigenlijk alleen maar fijn, omdat daar een kans ligt om aan gedragsverandering te doen. Er zijn ook bedrijven die hier positief mee omgaan.

Voorbeeld NCOI: eerste maand niet met auto, maar andere oplossing. Daarna blijven veel mensen dit alternatief gebruiken. Na die maand is er ook maar een beperking een parkeerplek beschikbaar.

INTERVIEWER: Het is goed dat een bedrijf hier mee bezig is, maar lang niet elk bedrijf doet dit. Hier liggen kansen voor bedrijven als &Morgen.

MAARTEN WIEGANT: Er zijn accountmanagers in Hilversum. Die zitten dan ook aan tafel.

INTERVIEWER: Ter afronding

MAARTEN WIEGANT: Mobiliteitsmanagement is eigenlijk de basis van het hele verkeersbeleid. Raar dat dit dan een apart vakgebied is. Het zou eigenlijk een veel belangrijker plaats in moeten nemen.

INTERVIEWER: Veel meer zien als uitgangspunt dan als oplossing van problemen dus. Dat is goed bij nieuwe ontwikkelingen.

MAARTEN WIEGANT: Mensen zijn op zo'n moment ook meer geneigd tot verandering. En dat is wat je wilt.

Bijlage V Interview Ontwikkelaar

Datum: 02-05-2017 Duur: 13:14 Plaats: Via telefoon
Geïnterviewde: Thijs van Dieren, City Developer-S Interviewer: Yorick van der Sar

INTERVIEWER: Goedemorgen Thijs, ik wilde je graag spreken, omdat ik heb gehoord van City Developer-s tijdens het interview met Lisa de Groot voor de gemeente Zwolle. Arnold Helfrich zat hier ook bij. In dit gesprek kwam naar voren dat City Developer-s een erg belangrijke rol heeft in de ontwikkelingen die plaats hebben in Hanzeland in Zwolle. Vroeger gingen de ontwikkelingen vanuit de gemeente, die plannen maakte en uitvoerde, maar zeker de laatste jaren is die rol compleet anders. Daarom vraag ik me af hoe dit vanuit jullie oogpunt is, omdat jullie je direct bezig houden met gebiedsontwikkeling.

Uitleg over studie en inhoud afstuderen

Hebben jullie een visie op mobiliteitsmanagement?

THIJS VAN DIEREN: We hebben dit niet echt uitgeschreven staan, meer een manier van werken. Maar twee belangrijke drijfveren.

- Integraliteit:

- Traditioneel voor parkeeroplossingen, niet iedereen op dezelfde plek, maar zorgen voor koppelen.

-Multimodaliteit.

- Digitalisering: delen wordt makkelijker. koppelen parkeren, fietsdelen, rt-informatie geven, afrekenmodules koppelen.

INTERVIEWER: Die digitalisering en toenemende kennis, maakt het makkelijker om mensen online te verbinden. Samen systemen delen.

THIJS VAN DIEREN: AXA is bijvoorbeeld een slot aan het ontwikkelen zodat je van een gewone fiets ook een deelfiets maakt. Innovatie is er dus.

INTERVIEWER: Om nu in te spelen op die toekomstige ontwikkelingen is dus een slimme zaak.

THIJS VAN DIEREN: Dat is precies de belangrijke leidraad voor ons.

INTERVIEWER: In het gesprek met Lisa de Groot hoorde ik van Movez. Is dat het deelparkeersysteem?

THIJS VAN DIEREN: Movez is eigenlijk gestoeld op de eerder genoemde principes.

Om dit te bereiken moet je een sterk merk hebben, praten met gebruikers, bewoners, mensen die over mobiliteit gaan, van gemeente, maar ook &Morgen, zoals Arnold Helfrich. Het gaat hier ook over parkeerbeleid. Bestaat uit verschillende tools. Het is goed als dat samenkomt.

INTERVIEWER: Klopt het dat CITY DEVELOPER-S-s begonnen is op Strijp-S in Eindhoven?

THIJS VAN DIEREN: Nee, dat klopt niet. Ik ben wel projectdirecteur, maar daar is het niet begonnen. Staat los van elkaar.

INTERVIEWER: Zou je me dan kunnen vertellen hoe het wel is ontstaan en wat het bedrijf inhoud?

THIJS VAN DIEREN: We hebben een nieuwe website. Hier staat een duidelijke uitleg.

INTERVIEWER: Ik zie inderdaad dat de website al genoeg helderheid biedt. Dan heb ik een andere vraag. Jullie zijn onderdeel van Vrienden van Hanzeland. Ik heb gehoord dat dit ondernemers zijn die plannen maken, maar hoe werkt dit vanuit de ondernemer?

THIJS VAN DIEREN: Het is in feit een actiebeweging. Hogeschool Windesheim doet mee, de gemeente, het bedrijfsleven en zelfs bewoners zijn aangehaakt. Het is een smeltkroes waar wordt gewerkt aan de transitie van Hanzeland.

INTERVIEWER: Een actieve denktank, waarin samen ideeën worden gedeeld en waar nieuwe oplossingen voor het gebied ontstaan.

THIJS VAN DIEREN: Het is wel echt denken én doen. Actie. Ieder vanuit zijn kracht, en vanuit een gemeenschappelijke droom, de visie voor het gebied, de boel die richting in laten bewegen. Parallel hieraan worden kleine en grote initiatieven genomen om het verschil te maken.

INTERVIEWER: Dit gebeurt dan veel individueel?

THIJS VAN DIEREN: Dat kan, maar ook vanuit coalities. Brainz is een voorbeeld. Geopend samen met Gemeente Zwolle en Hogeschool Windesheim. Movez zit met Mobicon, &Morgen en Gemeente Zwolle. Daarnaast nieuwe initiatieven samen met Bouwfonds en DeltaWonen. Je definieert deelprojecten. Dit klinkt heel goed doordacht, maar het is eigenlijk ook heel spontaan. Hier vormt zich dan vrij organisch een coalitie. Die gaan zich er hard voor maken en gaan het doen.

INTERVIEWER: Eigenlijk ook logisch, de partijen die er belang in zien haken aan.

THIJS VAN DIEREN: Het is daardoor ook een ondernemersplatform. Er ontstaan initiatieven en je moet zelf ook die eerste stappen zetten en de koppeling weten te maken. Het blijft een soort selectie.

INTERVIEWER: Helder. Hebben jullie naast eerder genoemde dingen ook andere concepten?

THIJS VAN DIEREN: We zijn bezig met NomadCity, Perron 038, Caz, maar dat zijn nog initiatieven, dus dat moet nog landen. Maar er zitten nog zeker nieuwe ontwikkelingen aan te komen. Dit is nog maar het begin. Hanz is er ook.

INTERVIEWER: Je zit in Zwolle, Eindhoven en waar nog meer?

THIJS VAN DIEREN: Klopt. En Arnhem Centrum, Zeeuws-Vlaanderen, Ameland, Duiven, Nieuwegein.

INTERVIEWER: Dan mijn laatste vraag: Als ik het goed begrijp zetten jullie best wel in op een gebouw en die te ontwikkelen, om zo een uitwerking te hebben op vlakken die veel breder gaan dan alleen het fysieke. Door een bepaalde plek als aanjager te laten fungeren. Zodat dit zijn uitwerking heeft op de manier van samenleven, waar ze elkaar ontmoeten. Een boost geven.

THIJS VAN DIEREN: Dit klopt precies. Dit is de drijfveer. Het heeft alles met identiteit te maken. Hoe bewegen mensen door een gebied. Hoe ga je er heen, wat is er? Levende plinten zijn belangrijk. Ook een initiatief; kijken of alle plinten in het gebied kunnen worden aangepakt en meer op elkaar aan laten sluiten, zodat de levendigheid op maaiveld wordt verhoogd.

INTERVIEWER: Jullie zijn dus echt een bedrijf dat flink aan het groeien is en toekomstwaarde heeft. Als ik eerlijk ben vind ik het echt een heel tof bedrijf. Bedankt voor je interview.